Kronologiskt register

1.7.44	Sälen	Undervattensexplosion i Atlantkonvoj
3.7.44	GG 305 Vinita	Minskadad 15′NW Skagen
4.7.44	VG 24 Liana	Minskadad vid Middelgrund,Anholt
6.7.44	Ask	Bombad i Kielkananlen
6.7.44	Solbris	+ Minsprängd N 53° 59,7′ – O. 8°5,4′
6.7.44	Rigel	Flygattack vid Norderney
6.7.44	Mona	-"- -"-
6.7.44	Virginia	-"- -"-
8.7.44	Sif	+ Flygtorpederad 15′SW Helgoland
8.7.44	Vinga	Flygattack i Sifs konvoj -"-
9.7.44	Vasaholm	Flygattack i Sydatlanten (Lejdfartyg)
12.7.44	Polaris	Minskakning på Elbe
15.7.44	Hispania	-"- -"-
19.7.44	Mode	+ Minsprängd Mellan Vinga & Pater Noster
21.7.44	Ardennia	Bombskadad i Hamburg
23.7.44	Constance	Bombskadad i Holtenau
24.7.44	Wiggo	Bombskadad i Kiel
24.7.44	Patria	Bombskadad i Bremen
24.7.44	Masilia	Bombskadad i Bremerhaven
25.7 .44	Arild	Anmäld försvunnen i södra Östersjön
26.7.44	VG 11 Orion	Minskadad vid Anholt,Kattegatt
29.7.44	Halmstad	Minskadad vid Brunsbüttel
29.7.44	C.A.Banck	Bombskadad i Bremen
29.7.44	Margol	-"-
29.7.44	Vesuvius	-"-
29.7.44	John	-"-
29.7.44	Daisy	-"-
29.7.44	Björkö	-"-
29.7.44	P.L.Påhlsson	-"-
29.7.44	Kjell	-"-
29.7.44	Banana	Bombskadad i Hamburg
29.7.44	Eriksborg	-"-
29.7.44	Ariel	-"-
1.8.44	Arabritt	Vrakkollision vid Swinemünde
3.8.44	Kristina	Vrakkollision 22′NO Rixhöft
4.8.44	Greth	Bombskadad i Bremen
5.8.44	Arabert	Vrakkollision vid Swinemünde
5.8.44	Korsö	Kajkollision i Kielkanalen under raid
5.8.44	Normandia	Bombad vid Altenbruch
5.8.44	LL 949 Gunnaren	+ Minsprängd 24′NW Hirtshals
5.8.44	GG 207 Gotland	+ Minsprängd 70′ SW Skagen

5.8.44	GG 390 Dalarö	Minskadad 15′ SW Vinga
6.8.44	Rubfred	Bombskadad i Hamburg
6.8.44	Ivernia	Bombskadad i Harburg vid Hamburg
6.8 44	Gundborg Segrell	Bombskadad i Hamburg
12.8.44	Nämdö	+ Minsprängd i nedre Elbe
12.8.44	Karlshamn	Sjunkbomber vid utfart från Colombo
16.8.44	Blekinge	Bombskadad i Stettin
16.8.44	Bertil	-"-
16.8.44	Malva	-"-
16.8.44	Koster	-"-
16.8.44	Yrsa	-"-
16.8.44	Agnes	-"-
16.8.44	Nautic	-"-
16.8.44	Iris	-"-
16.8.44	Najaden	-"-
16.8.44	Ragnar	-"-
16.8.44	Erna	Bombskadad i Rendsburg
17.8.44	Verner	+Brunnit och sjunkit vid Gotska Sandön
17.8.44	Elise	Minskakning på resa till Lübeck
18.8.44	Ranja	Bombskadad i Bremen
18.8.44	Polaris	-"-
18.8.44	Patria	-"-
19.8.44	Kattegatt	-"-
20.8.44	Lilly	Bombskadad i Stettin
21.8.44	Uranus	Ubåtskollision vid norska kusten
22.8.44	GG 679 Baltic	+ Minsprängd vid Pater Noster
25.8.44	Windar	Bombskadad i Lübeck
25.8.44	Sonja	-"-
25.8.44	Rex	-"-
25.8.44	Jenny	-"-
25.8.44	Fredborg	-"-
25.8.44	Thomas	Bombskadad i Wismar
26.8.44	Veritas	Bombskadad i Kiel
26.8.44	Westvåg	-"-
28.8.44	Titti	+ Minsprängd 3′ W Nidingen
29.8.44	Gerda	Bombskadad i Stettin
30.8.44	Skandia	Bombskadad i Stettin
30.8.44	Lydia	-"-
30.8.44	Korsö	-"-
30.8.44	Agathe	-"-
30.8.44	Florence	-"-

SÄLEN 1.7.44

SKAKATS AV EXPLOSIONER I ATLANTKONVOJ - FÖRMODLIGEN SJUNKBOMBER

Journal

Decklog,voyage St.John,N.B- via Halifax,N S- Belfast.

Lör 1.7 44 GMT 21.00- 23.00 in lat. N 55 20′- long W 9 50′approx ,depth 60-65 fathoms, during above mentioned time violent vibrations were felt in ships hull on several occasions.As no escort vessels were close to ships side,it is believed that these concussions were caused by some underwater explosions. Several other ships near by in the convoy signalled us and asked if we knew the cause of these vibrations.

Engine log

1.7.7 p.m. De-gaussing on. 22.10 the water jacket on nr 2 auxiliary engine suddenly cracked and started to leak. The water jacket had to be exchanged by an old spare that was xx at hand onboard.During watch 22-24 several heavy vibrations were noticed in ships bottom,most prpbably caused by depth charges, dropped nearby.

T.Svensson B.Swan July 2d 1944
Chief officer Chief eng. H. Stromberg
Master

Survey report

On request of Wm.Wilson ms Sälen was surveyed by James Maxton & Co in Belfast,afloat in Pollock Dock,Belfast 12.7 and after discharging 14.7. General examination of holds, tweendecks,bilge spaces,engineroom, sea connections and chests on hull.These having been found in order, an iterim certificate was issued by the surveyor, recommending thet the vessel be continued in class without fresh record of survey.

Messrs A.W.Hamilton & Co repaired water jacket on No 2 aux.engine (flange broken).

Plumber John Campbell,Belfast, repaired No 4 bilge suction pipe STB side (fractured nea flange) and scraped & cleaned valve chests,which were found to be in order including the pipes.

ms Sälen left Belfast 18.7.44

Journal

Fre 5.10.45 kl 05 docksatt fartyget i Eriksbergs flytdocka nr 3.Vid inspektion av skrovet befanns plåtarna skadade av sjunkbomber under resor i konvoj under de senaste åren.Konvojeskorten medelst sjunkbomber satt fartyget i häftig skakning och vibration vid ofta återkommande tillfällen.På grund av allierade myndigheters förbud att journalföra deras åtgärder har icke ovan nämnda dagboksförts tidigare. Göteborg 6.10.45

J.Andersson Bror Johansson B.A.Vinke
1e styrman Timmerman Befh

SÄLEN 1.7.44

Besiktningsrapport

Ing. Sten Haeger besiktigat i docka vid Eriksbergs varv 5.10.45

Bordläggningen: Betydande skador, intryckta & bucklade plåtar i botten i kölstråket och på båda sidor kölen, typiska skador för sjunkbombsexplosioner.
STB 15 plåtar riktas, en förnyas, 13 spant med bottenstockar riktas.
BB 16 plåtar riktas, 3 förnyas, 8 spant --"- -"-
Kölstråket: en plåt riktas.
176 lösa naglar i bottenbordläggningen omnitas.
689 lösa naglar & 8 löpmeter växlar i dito svetsas.
1217 lösa nagalr i förbindningarna i tank 1,2,7 ~~svetsas~~ omnitas
Läckande naglar och växlar i tanktaket svetsas.

Däck: Särskilt på mellandäck vid maskinkappen är flera plåtar hårt intryckta och 6 däcksbalkar krökta. I shelterdäck 65 meter läckande växlar och ett stort antal lösa naglar och nitar.
Trädäcken läck på bryggan & båtdäck, på styrhus- & poophustaken.
3 däcksaramaturer spräckta.

Inredningen: Skador på skott & takpanel, armatur och glas. Ny linoleummatta inlägges i salongen. 3 ventilglas midskepps och 4 i skansen förnyas.
(Vidare skador på maskin, rörledningar, ankarspel, winschar mm)
Reparationkostnad 123.405:- kr
Sälen anlände till Eriksbergs varv 28.8.45, låg i docka 5-7.10, reparationerna klara 5.11.45 . Då hade rederiet utfört arbeten för 209.881:-

(Ny aktre vevaxel till huvudmaskin insattes 1948 för 75675:-)

Assurans

SKN 18.8.44 till Wilson & Co 264:13
SKN 14.10.45 till rederiet 164.329:- kr
SKN 1.3.46 till SÅAF 168.145:56 för skada & kostnader
SKN 4.8.48 till SÅAF 36325:- för andel i ny vevaxel.

Historik

Se Mälaren 27.1.42 (Mälaren även 28.1.40)

VG 24 LIANA 3.7.44

MOT ALLA ODDS RÄDDAD I HAMN EFTER MINEXPLOSION VID MIDDELGRUND I KATTEGATT.

Sjörapport till SKN

Mån 3.7.44 kl 05.30 lämnade vi Träslövsläge med kurs StW mot fiskevattnen i trakten av Middelgrund c:a 24′från hemorten. Vid Middelgrund gjordes endast ett tråldrag,varefter vi avgick till Anholt. Vi satte kursen NNW och inträffade vid Anholt kl 13,varefter vi gjorde ett tråldrag innanför Anholts fyrskepp ,men som fisket här visade sig mindre givande,förflyttade vi oss med kurs NtW och inträffade vid den nya fiskeplatsen c:a 8′från Anholts fyr. Här gjordes till att börja med ett tråldrag kl 20 och syntes fisket framgångsrikt,varför vi ånyo satte ut trålen. Medan detta tråldrag pågick hade fartyget NNW-lig kurs och omkring kl 21.15 observerades ett tyskt fartyg ankra upp c:a 1′N om oss. När vi med trålen alltjämt på släp efter oss passerade akter om det tyska fartyget märkte vi att något fastnat i trålen. I tro att trålen fångat det tyska fartygets ankare eller dylikt drog vi upp den .När vi hade c:a 10 famnar kvar på wiren inträffade en minexplosion kl 21.30.Motorn stannade omedelbart ochbesättningen slungades i däck. Vi befarade att fartyget helt plötsligt skulle gå till botten varför vi satte på oss livbälten, men sedan sjön lugnat sig efter explosionen fann vi att fartyget inte tagit in vatten i sådan omfattning att omedelbar fara förelåg,varför besättningen sattes i arbete att länsa lastrummet med pytsar. Länspumpen hade genom explosionen satts ur funktion. Jag gick själv ner i motorrummet för att om möjligt söka starta motorn,vilket lyckades trots att vattnet stod högt upp på den. Det visade sig att den till motorn kopplade läns- och kylpumpen var obrukbar, varför hjälp tillkallades från det tyska fartyget. [WESTFALEN] Under tiden detsamma satte sin livbåt i sjön lyckades jag få pumparna attfungera vilket underlättade länsningsarbetet. Vi bad dock det tyska fartyget om assistans och önskade att det skulle följa oss till den i närheten befintliga GG 133 Venus av Träslövsläge som fiskade c:a 5′NNW om oss. Vår anhållan avböjdes då tyskarna ansåg att någon fara ej vore för handen,helst som vi fått igång motorn. Venus hade tidigare på dagen sökt kontakt med oss och meddelat oss positionen för sina backar vilka utlagts ungefär där minan exploderat. Vi nödgades sålunda för egen maskin förflytta oss i riktning mot Venus som nu låg för ankar. Efter c:a 45 minuter hade vi nått Venus och frågade våra kamrater om de ville följa oss till Träslövsläge ,vilketde bejakade. Vi nödgade även ta deras hjälp i anspråk med att hålla fartyget läns,enär det visade sig omöjligt att hålla detsamma flytande på pumpen och vårt manskap hade börjat tröttna. Som vårt fartyg gjorde större fart än Venus,föreslogs att ta Venus på släp och köra med Lianas motor så länge det gick. Risk förelåg visserligen för varmgång,eftersom motorn tvingats gå i vatten hela tiden sedan explosionen inträffat. Vårt förråd av smörjolja blev i samband därmed

VG 24 LIANA 3.7.44

starkt beskuret,alldenstund oljetanken sprungit läck,varvid 185 liter smörjolja och 10 liter lysfotogen gick förlorade. Vi kunde endast ta vara på c:a 3 liter smörjolja som fylldes på smörjlådan. Sedan vi väl kommit iväg mot Träslövsläge och allt syntes gå bra,företogs tätning av de värsta läckorna med filtar och annat. I fören lyckades vi med trassel o.dyl provisoriskt täta en större reva i bordläggningen,vilketbetydligt underlättade vårt länsningsarbete och kunde vi skiftas om med ösningen av vattnet från lastrummet. Omkring kl 02 tis 4.7 inträffade vi åter i Träslövsläge. Vi hade,förutom skadorna på fartyget åsamkats förlust av vår trål med tillhörande tåglinor varjämte smörjolja och lysfotogen gått förlorade. Efter provisorisk reparation av skrovskadorna och sedan sjövärdighetsbevis erhållits avgick Liana fre 7.7 till J.W.Bergs varv på Hälsö för sliptagning.

Träslövsläge 22.7.44
Erik S.Ludvigsson
Skeppare

Bestyrkes av besättn.männen
Einar Ludvigsson
J.Allan Andersson

Magistratsbesiktning i Varberg 4.7.44

Skrovet utvändigt: Drivningen mer eller mindre losskakad ,div. plankor lossnade liksom de flesta bultarna/spiken i bordläggn.

Skrovet invändigt: Skansinredningen lossbruten.2 däcksbalkar knäckta i skansen, en i maskin och en i lastrummet, Cementbarlasten delvis lossbruten.

Maskinrummet: Smörjoljetanken och brännoljetankarna skadade,lufttanken skadad,batterier och generator skadade, durkar och inredning fått div skador. Inga synliga motorskador men kan finnas dolda

Däcket: Några plankor lossnade,drivningen skakat ur nåten.

Div skador: Kompassen, styrinrättningen ,radioapparaten , en lösbruten wirerulle på däck, div, glödlampor.Smörj- & brännolja läckt ut ur de skadade tankarna.

Då garnering ochinredning ej äro losstagan kunna dessutom ej synliga skador finnas.För erhållande av sjövärdighetsbevis för resa från Träslövsläge till slip i Bohuslän drives de värst skadade nåten,länspumparna repareras & justeras,fartyget besiktigas före sjösättning och efter sjösättning med avseende å läckage.

Varberg 4.7.44

Carl E.Nilsson, Skeppare — K.A.Benson, Hamnkapten — Frans Friberg, Båtbyggare

Sjövärdighetsbevis utställts i Varberg 6.7 av samma som ovan,i och för resa till varv på Hälsö.

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger 10.7.44 vid J.W.Bergs varv på Hälsö.
Bordläggningen: se magistratsrapporten ovan.

VG 24 LIANA 3.7.44

Tankarna: 1 200-liters smörjoljetank,1 125 L. fotogentank, 1 200 liters FW-tank förnyas.
Däcket: 8 däcksbalkar som knäckts måste förnyas.Däcket hårt nedtryckt och sprucket på sina ställen.Detta måste för dens skull upptagas och nytt däck, 38 kvadratmeter,nedläggas samt drivas & beckas.
Fiskrummet: Garneringen skräckt, ballastcementen sprucken,båda slagväggarna spräckta o måste förnyas.
Skansarna: Sidopanel,bänkar & lister skräckta.
Rodret: Nytt roder tillverkas och uppsättes.
El.Utrustningen: Ny instrumenttavla, ny strömbrytarcentral. Ledningar,armatur,strömbrytare,kontakter till 5 ljuspunkter i maskin och lastrum förnyas. Generator, batteri och radioapparat repareras.
Maskin: Startluftskärlet nr 1 förnyas, nr 2 repareras. Propelleraxeln undersöks i svarv. Motorn nedmonteras, undersöks,rengöres, uppmonteras. Backslaget inriktas. Ny propellerbox. Ny svänghjulskåpa.
Däck: Remsträckaren under däck lossdages och återinsättes. 2 lager, 1 kedjehjul förnyas.
Kostnader 6991:52

Liana låg vid varvet 8.7- 5.8.44
Ny trål kostat 1297:29

Assurans

Rederiets sluträkning 30.10.44 = 9772:44
VG 133 Venus 28.8.44 begärt 200 kr för sin assistans.
SKN 13.9.44 till SÅAF 327:50 för besiktning
SKN 5.12 44 till rederiet 8689:19

"Dom hade inget val" (Lysekil 1985)

Skepparen & delägaren Bror Ludvigsson berättar 1984

Den här e.m drog vi trålen i riktning mot Anholt. Ett stort tyskt trupptansportfartyg ankrade upp föröver så vi måste stoppa för att ta in trålen. Vi märkte då att vi hade nånting tungt på och trodde först att vi fått tag i tyskarnas ankargrejor. Vi fick till oss lämmarna.Vi tänkte lägga en snara om trålens armar och ta upp den med talja.Jag gick ut ur styrhytten eftersom vi låg stilla. Då small det! Båten kastades högt upp i luften och skakade något fruktansvärt,alla fönstren i styrhytten krossades,stora pumpen på däck slogs loss och då vi kom ner i maskinrummet för att se om båten läckte,låg järndurkarna kringkastade och en hade kilat sig fast i bordläggningen.En annan satt mellan motorn och smörjlådan. Vattnet steg i maskin så att motorn, en 75 hkr Bolinder-Munktell,stannade,när vattnet nått upp på halva balanshjulet. Vi sprang fram till skansen för att titta om båten gått

VG 24 LIANA 3.7.44

läck där och fann att där var den stora läckan. Bogen hade fått mer än den tålde. Vi högg oss igenom garneringen och kom åt läckan som vi delvis lyckades täta med filtar och allt vi kunde få tag på . Vi startade motorn, som gick,fast vattnet yrde om balanshjulet.Innan vi startade hade vi satt igång med att ösa vatten med hinkar ur lastrummet och signalerade samtidigt till trupptransportfartyget att vi begärde hjälp. Det var Westfalen som senare minsprängdes utanför Västkusten . De satte ut en 10-huggare som rodde till oss,låg där en stund och sedan vände och rodde tillbaka. Det var ingen hjälp att få där inte. Då vi fått igång motorn kom Venus av Träslövsläge till oss och erbjöd bogsering men vi kunde köra själva. Venus följde med oss och på morgonsidan var vi hemma och fick upp Liana på slipen. Resan innan hade vi bärgat liket av en störtad svensk flygare mellan Anholt och Hemorten och tagit iland honom i en presenning. Hans namn var förresten Karl Gunnar Erlandsson från Stora Tuna. En bekant till oss sade att vi skulle sälja båten efter detta för " ni kommer att drabbas av otur efter det här.Sånt är aldrig bra,"

Ingen sjöförklaring — Eget

I KK vol 129 ingen sjöförklaring på Liana, inget memorial på KK B1,varför haveriet aldrig blivit föremål för sjöförklaring.

Historik

Motorfiskebåt på 31 brton byggd 1925 vid Gustafssons & Söners varv i Landskrona av ek,bok och furu. L 14.6 B. 5,8 Huvudredare Johan Gottfrid Ludvigson i Träslövsläge med sönerna som delägare. En av ortens största båtar. 75 hkr Bolinder-Munktellmotor. Vid reparationen 1944 förstärktes motorn till 85 hkr. I sept 1948 såldes Liana för 45000 kr till Svante Nilsson partrederi i Karlshamn men Erik S.Ludvigsson kvarstod som skeppare ännu en tid.

GG 305 VINITA 3.7.44

SVÅRT LÄCK EFTER MINEXPLOSION I SKAGERACK TAGIT SIG HEM TILL HÖNÖ.

Berättelse

Mån 8.5 .44 då Vinita trålade c:a 7' öster om de svenska spärrprickarna i västra Skagerack på 70 famnars vatten,fastnade trålen i något och då den halades in hängde en mina i främre lämmen. Wiren höggs av och försök gjordes att få upp tråeln i aktre vajern men då sprang ginorna och trålbord,trål båda ginorna och 20 famnar wire gick förlorade.Förlust 1277:20

Tors 29.6 då vi lågo på trålfiske c:a 15'NO Skagen,råkade vi få fast,troligen i ett vrak ,varvid vi miste främre tråldörren ,trålen,ginor,glaskulor mm

I anledning härav beslutade vi lätta och lämna denna farliga fiskeplats samt söka oss längre västerut ochkommo vi omsider,efter att ha känt på några olika håll efter fisk,till en plats c:a 50'W Skagen.

Mån 3.7 började vi vid 07-tiden att köra ut trålen. Då vi ,efter att ha halat en stund, fick fast började vi, som brukligt,söka komma loss igen och då vi senare kände på linorna voro de slaka och inget visade sig som verkade farligt,varför vi åter började hala. När c:a 150 famnar var kvar inträffade en synnerligen kraftig explosion på främre linan varvid båten skakade så vi trodde den skulle gå i trasor.Vid olyckan skadades motorramen,winschen och stramaren under däck ,färskvattenstanken mm samt sprang båten läck och började ta in vatten ,men ej värre än att vi kunde hålla henne och fick motorn igång. Av redskapen förstördes båda lämmarna (vi hade nämligen satt på en tråläm som vi hade i reserv istället för den som vi förlorade den 29.6) samt trålen med tillbehör och c:a 300 famnar stålwire. Efter händelsen gjorde vi upp och gick hem för reparation och vände oss till Ernst Backmans slip på Öckerö där båten blivit torrsatt

(Ur besiktningsprotokollet)

Besättning:

Skeppare Uno Korneliusson

Olof Korneliusson

Kurt Ludvigsson

Egon Karlsson, Gerhard Jönsson & Oscar Johansson.

((Ingen rapport till KK - ingen sjöförklaring hållits))

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat 7.7.44 på E.Backmans Slip, Öckerö.

Bordläggningen: Ett stort antal spik lösa, drevet gått upp.Bordläggningen måste delvis nyspikas och hålen täckas med cement. Botten upp till vattenlinjen måste drivas & beckas.

Däcket: Däck & skarndäck till största delen skräckta i nåten,2 tre plankor måste förnyas,övrigt drivas & beckas.

Skansen: Inredningen spruckit och skakat loss jämte kojer,bänkar och durk Allt uppriktas, repareras & fastspikas,alla lösa lister spikas.

GG 305 VINITA 3.7.44

Lastrummet: Durkarna lyfts och delvis spruckit.Inpassas & fastsättas åter.
Motorrummet: Inredningen delvis sönderslagen,tankarna kastats ur sina lägen, skottet spruckit, inredningen förnyas delvis, tankarna fastsättas och undersöks för läckage, en oljetank förnyas.
Livbåten: Ny surrningsås över kapellet.
Styrhytten: Alla fönster spräckta. Förnyas.
El.installationen: Skadade batterier samt radioapparaten förnyas. Överhalning av generator och ledningar.
Motorn: Bottenplattan sprucken, förnyas. Propelleraxeln drages.Hela motorn nedmonteras för undersökning och reparation. Ny stramningsarm för spänningen på drivremmen till winscharna. En sidrulle till winschen förnyas.
Kompassen: Justeras.
Redskap: 2 st 100′ vadar förnyas liksom 3 tråldörrar, 4 x 60 famnar sveplinor i manilla, shacklar, 2 ställ bogträn, 540 meter 1½′′ 42-trådig wire mm
Kostnader 11923:26 varav för redskapen 2963:98 och för motorns bottenram kr 3500:-
Vinita låg på varvet 4-29.7.44

Assurans

SKN 24.7.44 ersatt trålförlust 8.5 med 851:49
SKN 13.9.44 till SÅAF för besiktning 258:-
SKN 30.12 44 till rederiet 10.291:90 för reparationen inkl redskap.

"Dom hade inget val" 1985.

Svenska Västkustfiskaren skrev i juli 1944.

den 3.7.44 fiskade GG 305 Vinita av Hönö Röd c:a 50′W Skagen.Påmorgonsidan märkte man att något var i olag med trålen som man hade ute och började därför hala. Då c:a 100 famnar wire återstod att ta in kom en fruktansvärd explosion och de ombv blev bedövade för en lång stund.
När de kom till sans igen fann de främre wiren vara avsliten,motorbädden hade spruckit, FW-tanken var tillbucklad och trasig,spikningen hade gett sig på flera ställen i bordläggningen och drevet lossnat så att båten läckte avsevärt..Det första mangjorde var attkapa ochså den andra wiren. Konstigt nog kunde man få motorn att gå men man måste ta det mycket försiktigt.För sakta maskin tog man sig hem och slipsatte Vinita.

Historik Egna noteringar

Motorfiskebåt på 59 brton byggd 1939 vid J.W.Bergs varv på Hälsö av ek/furu L.19,1 B. 6,1 Huvudredare och skeppare Uno Oscar Bernhard Corneliusson i Hönö Röd, vars broder Olof var delägare. 210 hkr motor 1950, tidigare en på 100 hkr. -Vinita förliste natten till mån 1.9.52 under koljafiske på Vikingbankarna utanför Norges Västkust. Hon fiskade tillsammans med GG 463

GG 305 VINITA 3.7.44

Gerd av hönö då en 25 sek.meters NW storm hastigt blåste upp med våldsam sjögång på de relativt grunda bankarna. Båda läätade ankar och satte kurs på Farsund. Träffad av en våldsam brottsjö över STB låring pressades Vinita halvkantrad tvärs sjön ,halva motorrummet vattenfylldes så att motor och pump satte sur funktion och hon sprang läck i både last-och motorrum. Livbåten sattes ut men våttenfyllde och slogs sönder. Uno Correliusson fick på radiotelefon kontakt med Gerd och bad om omedelbar assistans. Nödbloss tändes. Det fanns i detta väder ingen möjlighet att rädda besättningen annat än genom att hala in dem en och en i linor som kastades över från Gerd.
Det tog 3 timmar ~~att~~ för Gerd att i en uppvisning av utomordentligt sjömanskap rädda de 7 fiskarna från Vinita som halades in mer under än över vatten från minst 100 meters avstånd till haveristen. 10 minuter efterdet sista man räddats sjönk Vinita med aktern före.Gerd kom på kvällen 1.9 till Farsund. Vinitas folk kom till Hönö 3.9 tidigt på morgonen ombord på GG 110 Lilian. Gerd fortsatt fisket. Båda bröderna Corneliusson var med på Vinitas sista resa. -Som ersättning för Vinita inköpe de i jan 1953 Majland av Gravarne som fick namnet Vinita. De 5 fiskarna på Gerd fick juldagen 1955 i Hönö Kyrka mottaga en plakett från Sv.Sällskapet för Räddning för Skeppsbrutne.Skeppare Bernhard Ludvigsson på Gerd låg då sjuk i hemmet.

SOLBRIS 6.7.44

SÄNKT AV MAGNETMINA GÅENDE SIST. I EN KOLONN OM FYRA FARTYG.

Rapport

Avgick ons 5.7.44 från Harburg dest. till Bremen. Last av 520 ton råolja. Djupg.F 11'2" - A 12'1" 13 ombv. Bunker: 7½ ton gasolja/900kg dygn Minsprängd tors 6.7 kl 11.10 på lat N 53 59,7'- O 8 5,4'. W vind, ingen sjö lätt disig luft. Befh och lots på bryggan. Utkiken var på bryggan för att avlösa rorsman. Ie styrman fått väster hälben sönderbräckt av explosionsstöten. Botten upptryckts under maskinrummet, sjönk efter 35 minuter.

Journalutdrag

Ons 5.7 kl 15 avgått från Harburg under lots ledning. Lämnat hamnlotsen kl 18.45. Fått Elbelots ombord och ankrat på Altenbruch redd kl 21.

Tors 6.7 kl 03.30 hivat upp ankaret o fortsatt resan. Kl 06.30 ankrat upp på grund av tät tjocka. Kl 11 hivat upp och fortsatt sedan tjockan lättat. Gått efter tyska marinens kursanvisningar som nr 4 i samma kurslinje som de 3 framför gående fartygen i kolonnen. Kl 11.10 inträffade plötsligt en våldsam explosion rakt under fartygets akterskepp.Vatten började omedelbart forsa in i maskinrummet och maskin stoppades varpå befh beordrade besättningen till livbåtarna, då fara för brand förelåg. Kl 11.45 gick fartyget till botten med aktern före.Backen höll sig ovan vattenytan. Framför gående ss Amicia av Bremen tog upp besättningen och livbåtarna och landsatte dem i Bremerhaven. Ie styrman ,som kastats upp i luften och bräckt sönder hälbenet i vänstra foten vid nedslaget i däcket, har inlagts på sjukhus i Bremerhaven. Alls skeppspapper gick förlorade. Befh 7.7. meddelat konsulatet om olyckan . Måste ha varit en magnetmina.

Bremen 11.7.44

N.H.Nilsson

Befh

Sjöförklaring på konsulatet i Bremen 14.7.44

Konsulatssekretär Ewald Harms.

Bisittare: Axel Norling, befh på ss Hasting, f.26.8.77 i Hälsingborg
Karl Erik Böös, Befh å ss Gallia, f 9.4.10 i Karlshamn

Bisittarna ställt frågan om fartyget gick i konvoj vid tillfället.

Befh Nilsson: Kein Geleit, aber es ist anweisung dass ein Schiff nicht allein gehen soll, es müssen mindestens 2 Fahrzeuge zusammenfahren. In vorliegendem fall waren es also 4 Schiffe die zur Weser gingen. Solbris war das letzte von diesen 4 in gleichem kurs. Sjön låg blank och en drivmina skulle ofelbart ha siktats. måste varit en magnetmina.

Chiefen Sundén: Haft vakten och genast vid explosionen stängt av maskinen från däck.

SOLBRIS 6.7.44

Lättmatros Gjeðdsling: Stått till rors.Just haft vaktavlösning.

Motorman Borglin: Varit i motorrummet. Tillfrågad om han hört något surrande ljud före explosionen svarat nej.Oljegaser bildats i hytterna efter explosionen med stor risk för explosion varför det inte varit möjligt att närmare undersöka skadorna eller gå ner i hytterna. Besättningen bara fått med sig de nödvändigaste "kleinigkeiten."

KK memorial 22,8.44

Krigsförlisning genom explosion av magnetmina.
Ex officio Bertil Lindhe

Crew list

Befh Nils hugo Nilsson, Liljeborgsgatan 12A,Trelleborg, 7.11.01 (12.11.40)
Ie styrman Ola Horndahl, Kalmar, 25.12 04
2e styrman Sven Markström, Stockholm, 6.11.18 Säbro
Ie maskinist Erik Sundén, Stockholm, 27.8.93 Gällivare (Fredrikslundsvägen 9 Abrahamsberg
2e maskinist Axel Selim, Sthlm, 7.6.18
Stuert Sven Edmund August Hoff, Halmstad, 16.11.05
Kock Gösta Hansson, 5.1.25 (KOCKELEV)
Matros Axel Petterson, Malmö, 26.7.11
Matros Sigurd Bertil Källström, Hantverkaregatan 33,Norrköping, 13.3.07
Lättmatros Lars Gottfrid Gerdsling, Furuvik, 7.10.10
Jungman Ebbe Gustafsson, Åhus, 24.12 27
Motorman Olof Enok Louis Borglin, Trelleborg, 7.4.07
Motorman Sven Erik Ingvar Kihl, Lofta, Västervik, 22.2.16
7

UDHP80c 3520 Endast ett pressmeddelande UD till TT.

Brev UD till SKN, 7.7.44 SKNEIII 309

Härmed har jag äran meddela, att i Stockholm hemmahörande tankfartyget Solbris (förutvarande Bellatrix, reg.nr 8025) nyligen förolyckats utanför Tyska Nordsjökusten efter kollision med en mina,enligt rapport till UD från generalkonsulatet i Hamburg. Hela besättningen har räddats. En man vårdas på sjukhus för skador som han ådragit sig i samband med förlisningen.

Erik Kronvall
Byråchef

Assurans

Fartyget gick, som tidigare då hon hette Bellatrix, i tysk tidsbefraktning och försäkrad i Tyskland.
SKN 23.9.44 till rederiet utbetalat 6000:- för totalförlust =1/100-del kask

SOLBRIS 6.7.44

Assurans forts

SKN: xx 12.10.44 till rederiet utbetalat 94:- för effekter (I/100-del kasko

De 13 ombv erhöll ersättning enligt svensk lag xxxxxx för effekter dv.s 1880 för befh plus 200 enligt krigsriskavtalet
1012:50 för Ie styrman och Chiefen plus 200:-
787:50 för 2e styrman,2e maskinist och stuert plus 200:-
450:- plus 250:- för övriga utom motormännen.
337:50 plus 250:- för motormännen.
Rederiet utbetalat 9400:- plus 2950:- enligt krigsriskavtalet

---

I blyerts på lös lapp noterat

De bägge livbåtarna ha omhändertagits av tyska marinen ,som emellertid
1) ~~är att anse som krigsförsäkringsgivare till 99/100-dels kasko,~~ xx -
Då det ju här icke lönar sig att lägga ner något arbete på det lilla proveny som Nämnden är berättigat till , avstå vi från våra krav. xxxxx Däremot fritager vi oss från alla ev. kostnader som kunna tillkomma,bl.a utlägg för pontonkran etc. Om fartyget skulle bärgas skall vi dock givetvis ha vår andel av provenyet. Tel.samtal med von Scheutz
25.10.44

2) Red AB Bellatrix hade Stockholm 16.10.44 sänt till SKN en räkning från Deutsche Vacuum Oil AG på RM 275:- utgörande kostnader för en pontonkran vid bärgningsförsök av Solbris.
Räkningen återsänd med bud 20.10

Egna noteringar

Tidsbefraktad av tyska marinen

Sedan 1941 gick Solbris i tidsbefraktning för tyska marinen,först som Bellatrix, från jan 43 som Solbris. Som Bellatrix ingickhon i Trelleborgs Ångf.Nya AB i Telleborg flotta och detta rederi hade även Hamal,Pollux, Rigel och Procyon i tydk tidsbefraktning. Solbris gicksisti en kolonn om 4 fartyg, de andra tre tyska, och eskorterades av 2 förpostbåtar då minan exploderade under akterskeppet som dränktes i vattenuppkastet. Fartygen befann sig i Wesermynningen vid Elbe II fyrskepp i varmt vindstolla högsommarväder. Ie styrman, den tyske lotsen och en tysk signalmatros skadade alla fötterna då de slungades flera meter upp i luften på bryggan och en fruktansvärd förödesle uppstod pmbord. Hjälpmaskineriet förstördes, pumparna blev utan ström, durkar och skott försköts så att salongsbokhyllan knäcktes i flera delar, värmeelement rycktes loss från xxxxxxx skotten (ett hamnade i en tom koj),tvättställ gick i bitar etc Stuert hade just gått in i salongen . I annat fall hade han fått en 20 liters gryta med kokande ärtsoppa över sig. Fastän all inredning föll ihop sov jungman Gustavsson vidare och matros Källström måste skaka liv

SOLBRIS 6.7.44

i honom. De var de enda ombord som låg och sov vid explosionen. I maskin hade brännoljetankarna slagits läck Och samtidigt som vattnet forsade in och steg över durkarna strömmade brännolja ut och inredningen akterut fylldes av oljegaser. De utsvängda livbåtarna hade klarat sig frånsett att de delvis vattenfyllts och de sjösattes snabbt sedan de 3 skadade hjälpts ner i dem. Amicia av Bremen som stoppat tog omgående upp såväl folket som själva båtarna. Kl 11.45 sjönk Solbris med aktern före på 27 meters djup (15 fathoms).Då aktern gick under gav det övergivna fartyget en lång och en kort signal i sirenen, reste sig med stäven 3 meter över ytan och förblev stående i det läget några minuter innan även förskeppet försvann. Tydligen hade sirenen fått några törnar vid den allmänna förstörelsen ombord och utlöste sig då fartyget sjönk. Den signal Solbris avgav i dödsögonblicket betyder "nej." Massor av olja och spillror flöt upp. - De 3 skadade fördes till Sjukhus i Bremerhaven . 6 man från Solbris kom den 12.7 till Trelleborgs redd ombord på ss Fredhem av Stockholm direkt från Bremerhaven och togs iland av lotsbåten. Efter komplettering av sin klädsel och utrustning reste de samma kväll vidare till Malmö och därifrån till respektive hemortrer. Det var Ie maskinisten, stuert, en motorman, en matros, en jungman och en kockelev. - Befh och 5 man kvar i Bremen för sjöförklaring på konsulatet där den 14.7

HISTORIK

Motortankfartyg på 489 brton byggt 1935 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål. (Ex Bellatrix) L. 47,5 B. 8,2 Tillhörigt red AB Bellatrix (John Larsson) i Stockholm. Inköpt jan 43 för 500.000 från Trelleborgs Ångf Nya AB (Jarl Malmros) i Trelleborg till vilket " västfickstankern" Bellatrix lev. den 8.7.35 och direkt gick på jungfruresa till Constanza Rumänien, för att sedan i ett år gå i charter mellan Constanza och Fiumicio, nära Rom. Sjösatt 24.5.35.döpt av fru Jarl Malmros. - Nybyggnadspris 380.000:- kr. - Ett genomgående däck, rak stäv, hög back, en mast, en bom, manskapshytter i backen, befäl o övrig inredning i poopen. En Polar dieselmotor på 400ihkr. Provtursfart 10 knop. 2 Hjälpråoljemotorer med generatorrer. Pumprum på däck förut. Värmeslingor från en ångpanna i maskinrummet till alla 8 lastoljetankarna. - Juli-okt 36 gick Bellatrix i charter Constanza- Rouen, därefter till krigsutbrottet i charter för red AB Soya i Sthlm. Från juni 41 i charter för tyska marinen. - Till hemstaden Trelleborg kom Bellatrix första gången 1937. I april 38 gjorde hon en "vinterresa" i Ålands hav. I den höga sjön var det stundtals bara skorsten och masten som var synliga och och hon fick ett 3-tons ispansar. - Nyårsdagen 1939 råkade hon vid ankring i Härnösand slita av de

SOLBRIS 6.7.44

elektriska kablarna så att staden blev strömlös. Orgeln i domkyrkan stoppade mitt under högmässan, biograferna fick ställa in , tidningarna kunde inte komma ut och industrierna stod stilla på måndagsmorgonen - 6.9.42 kolliderade Bellatrix i tjocka vid Blankenese mellan Schulau och Hamburg med ss Mathilde av Hamburg som utan att avge signaler var på utgående och framfördes på farledens STB-sida. Mathilde träffades BB av Bellatrix stäv och sköts på grund på flodbanken, men kunde senare ta sig själv flott och returnerade till Harburg utan assistans. Bellatrix fick stäven böj - 14.3.42 fick Bellatrix smärre skador då en mina exploderade c:a 5 meter akteröver då hon passerade Ausser Jade fyrskepp på resa Oslebhausen- Harburg En del rör och ventlter skadades i maskin, glas o pporslin krossades i pentryt och hytterna. - Julafton 1942 kolliderade Bellatrix på resa Harburg-Bremen med råoljelast i mörkt, disigt väder kl 17.35 ½' från Blankenese lotsstation i Lebemynningen med mötande marinbogseraren Adler av Wilhelmshafen som efter en helt omotiverad STB-gir rände in i Bellatrix Stb bog. Båda fick ansenliga ovanbordssskador och Bellatrix återvände till Harburg. Den 23.3.44 förlorade Solbris STB ankare o 45 famn. kätting då ss Castor av Bremen draggade ner på henne på ankarplatsen vid Hohenweg.

/E 14.3.42 BELLATRIX.

ASK 6.7.44

BEFÄLETS WC FÖRSTÖRT AV BRANDBOMB UNDER FLYGRAID MOT KIELKANALEN.

Rapport

Tors 6.7.44 på resa Nordenham- Stockholm med last av koks måste fartyget stoppa och förtöja i Kielkanalen då det blåstes flyglarm. Då Schwartenbäck stoppstation just vid tillfället uppnåtts,förtöjdes fartyget därstädes i ducd'alber kl 09.35 i avvaktan på Faran över. Kanalen sveptes in i konstgjord dimma. Motorbuller från bombflygare hördes i närheten och spräng- och brandbomber fälldes över hela området. Kl 10.05 träffades Ask av en brandbomb som slog igenom arbetsbåten och bryggdäcket ned i befälets wc där den fattade eld. Vattenspolning igångsattes omedelbart genom hålet i däcket och 10.35 var elden begränsad.Av bomnedslaget och av elden blev allting i klosetten ramponerat. Ombord 6.7.44

Elis Karlsson K.Paulsson G.Sterling
1e styrman 2e styrman Befh

Crewlist enligt avlöningslista

Befh G.Sterling
1e styrman E.Karlsson
2e styrman K.Paulsson.
Chief G.Quist
Mskinist S.Hägg
Förestånedrska M.Lundgren
Kokserska E.Karlsson
Städerska A.Lundin
Matros G.Johansson
Matros A.Andersson
Lättmatros S.Svensson
Lättmatros E.Claesson
Jungman J.Thomasson
Jungman A.Andersson
Smörjare M.Christiansson
Eldare G.Bengtsson
Eldare J.Molin
Eldare S.Lundin
Lämpare E.Frimodig
Elev K.Tranström

Besiktningsrapport

Kapten Anders Edgren besiktigat Ask vid Finnboda varv,Sthlm 14.7.44

2 däcksplankor förnyas i båtdäck över befälets wc.
Båtdäcket drives & beckas.
Golvplattor,1,7 kv.meter,förnyas på wc:t
Ny wc-stol inmonteras. FW-tanken i kaptens badrum repareras.
1 däcksglas till 1e styrmans hytt ompackas & ringen fastborras.
1 däcksglas förnyas
3 nya bord i ekan,delvis nya durkar,10 kvadratmeter nya slitribbor och ny avvisarlist.
Kostnad 2338:- kr
Vid släckningen förstördes 1 kappa och 2 blusar tillhöriga kokserskan E.Karlsson. Värde 200:- kr

ASK 6.7.44

Assurans

SKN 27.9.44 till Edgren 100:- i arvode
SKN 8.8.45 till rederiet 1666:01 i reparationskostnader
Rederiets generalräkning 24.7.44 = 2115:41

Data Eget

Lastångare på 1541 brton byggd 1908 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L 69 B.10 Tillhörig Stockholms Red AB Sveas (Em.Högberg) i Stockholm. 2346 dw. Ingen historik. Systerfartyg till Embla.

Se minskakningat the Downs 21.1.40

1) RIGEL 6.7.44

TRE SVENSKA FARTYG SKADADE I BEAUFIGHTERATTACK MOT KONVOJ VID NORDERNEY

Journal

Tors 6.7.44 på resa Luleå-Emden med last av järnmalm kl 03.20 lämnat lotsen vid Elbe 2 fyrskepp och fortsatt resan i konvoj under ledning av begleit-officer. Kl 20.15 utanför Norderney blåstes flyglarm från förpostbåtarna kl 20.15 och 20.17 utsattes konvojen för låganfall av ett 30-tal plan. Fartygen besköts häftigt med maskingevär och automatkanoner och därefter fälldes torpeder i masttoppshöjd. Genom hård BB-gir undgick Rigel torped-träff och torpedbanan stök förbi längs STSb-sidan på ett par meters av-stånd. Framförvarande fartyg träffades av en torped midskepps och sjönk inom loppet av en minut omvärvt av rusånga. 2 andra fartyg måste utgå ur konvojen svårt skadade. Ingen person ombord på Rigel skottskadades,inte heller kunde vid en undersökning några skador upptäckas i fartyget.

Fre 7.7 kl 00.15 kändes en kraftig skakning i fartyget och hördes en häftig detonaition då en framför varande minsvepare sprängde en magnetmina i sitt svep. Rundkollat fartyget som befunnits vara läns. Huruvida skador uppstått i botten, å roder eller slingerkölar är obekant. Kl 06.15 ankrat på Borkums redd.

Lör 8.7 kl 09.30 hivat upp och fortsatt under lots ledning. Kl 15.45 anlänt Till Emden.

Ons 2.8 på återresan från Emden med kokslast för Stockholm inträffade mellan kl 22.30 och 23.00 tre tätt på varandar följande minexplosioner då fram-för gående minsvepare i konvojen sprängde dessa i sitt svep. Ombord i Rigel, som gick närmast minsveparena, kändes häftiga skakningar i skrovet av detonationerna, av vilka den sista var den svåraste. Övermaskinisten rapporterat att en större spricka upptäckts under främre gaveln till stpra kondensorn,vilken troligen uppstått genom skakningarna vid minexplosioner

E.Persson — 1e styrman

N.E.Olsson — övermaskinist

ss Rigel 11.8.44
J.H.Sjöheim
Befh

Maskindagboken

Mån 4.9. vid idag företagen besiktning av maskinens olika delar befanns den ha följande defekter:
Kondensorns båda tubgavlar bräckta.
Ett antal bultar sprängda i maskinramen
2 tackjärnsrör till tankledningen bräckta
Ett pejlrör till tank 2 bräckt
Cementslammningen i tankarna har till stor del bortfallit

W.Lovén
Övermaskinist

Stockholm 10.10.44
John Herbert Sjöheim
Befh

RIGEL 6.7.44

Besiktningsinstrument okt 1944

Kapten Anders Edgren den 16.10.44 ff i Gustav V docka i Stockholm på uppdrag av SKN besiktigat skadorna.
Bordläggningen BB: 2 plåtar i F-stråket förnyas, 1 plåt förnyas och 1 riktas i G-stråket, 2 riktas i H-stråket. 9 spant i undre kolboxen riktas på plats. Ett spygattrör förnyas.
Tankar & Pikar: Cementslammas efter rengöring. Nytt pejlrör till tank 2
2 5" - länsrör av tackjärn förnyas i djuptanken.
Rännstenarna: Cement & garnering förnyas som erforderligt.
Rodret: Lyftes,tapparna repareras,ny hälbricka inlägges,boxarna iordningstäl
Maskin: Bottenventilerna öppnas,inslipas, fräsas & fastpackas.
5 pinnbultar förnyas. Bottensilarna undersöks för sprickor.
Stora ångröret till de 3 pannorna losstages, glödgas,provas, omisoleras och fastpackas. 6 bultar förnyas i stora maskinbädden.
Kondensorn: 1 brustet lock till nedre ändan förnyas. 2 tubplåtar och 56 bultar förnyas, samtliga tuber uttagas och 268 förnyas. 1330 bussningar förnyas.
Inredningen: 11 ventilglas förnyas. 1 ventil förnyas i mässpojkens hytt.
Kostnad 29085:- plus 2120 för bottenmålning.

Arbetena med kondensorn påbörjats 9.8.44 under lossning i Värtahamnen. 6 veckors leveranstid för obearbetad plåt till tubgaveln. Rigel låg i docka 16-23.10 och vid Finnboda varv 14.8-11.11.44,därefter upplagd till krigsslutet maj 45.

Porslinsräkning från rederiet till SKN

11 djupa tallrikar	15:95	2 karotter	6:50
14 flata tallrikar	20:30	1 soppterrin	15:50
10 assietter	7:50	2 tillbringare	6:40
7 desserttallrikar	8:-	3 stekfat	16:80

20% dyrtidstillägg 19:40

kr 116:35

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN = 32172:54 den 16.3.45
SKN 8.1.45 till Anders Edgren 300:-
SKN 3.5.45 till rederiet 32172:54

~~Ettxskkxfartygxsänktxixattackenx~~ Eget

ss Stadt Riga av Hamburg sänkt i attacken

Beaufighters ur Coastal Commands No 16 Group, squadrons 144,404,455 och 489 utförde attacken på konvojen den 6.7.44 utanför Norderney. Ångaren

RIGEL 6.7.44

Stadt Riga av Hamburg, redare H.C.Horn, på 3002 brton byggd 1907 vid Clyde , l. 96 B 14,3 1500 ihkr bröts itu av en torpedträff midskepps och sjönk inom 60 sekunder,neddragande 32 man av besättningen. Ångaren Ernst Brockelmann av Rostock på 1900 ton B 1927 vid Neptunwerft i Rostock, L 81 B.12, skadades svårt och även ett tredje fartyg måste utgå ur konvojen efter anfallet,medan de övriga fortsatte. Liksom Rigel hade flera fartyg mirakelräddningar genom att undgå flygtorpeder genom hårda girar. Förutom Rigel skadades svenska ss Virginia och Mona.

Historik

Rigel 24.11.44 Grundstötning

Övriga krigshaverier: 26.7.43, 12.3.44, 6.7.44

3) VIRGINIA 6.7.44

TRE SVENSKA FARTYG SKADADE I BEAUFIGHTERATTACK MOT KONVOJ VID NORDERNEY

Journal

Fre 30.6.44 kl 14 avgått från Luleå med full last av järnmalm för Emden.
Ons 5.7 kl 08.15 ankrat på Brunsbüttel redd i väntan på konvoj.
Tors 6.7 kl 10 erhållit spärrballong med 3 marinsoldater. Kl 10.20 hivat upp och fortsatt under lots ledning. Kl 13.15 erhållit kontrollofficer och signalmatros på Cuxhavens redd och fortsatt resan i konvoj under officeren ledning. Kl 20.15 flyganfall av c:a 30 st torpedplan som besköt fartyget med automatkanoner varvid skeppsbåten,skorsstenslejdaren och 2ans lastbom genomborrades av kulor. 4ans och 5ans bomtaljor och 4ans luckpresenning, aktermastens flagglina och ankarlänternan på poopen sköts södner. Kl 21.20 exploderade 2 minor c:a 75 meter frånfartyget.Vid de synnerligen svåra skakningarna sprängdes övre halvan av spisen i kabyssen och möjligen kan andra skador ha uppkommit på skrov och maskiner som först kan konsteteras vid dockning.
Fre 7.7 06.15 ankrat på Borkums redd.
Lör 8.7 09.30 hivat upp och fortsatt under lots ledning. Anlänt 14.30 till Emden.

Emden 8.7.44

H.Lenander 1e styrman — Henry Steinick 2e styrman — John Svensson Befh

---

Red AB Virginia ,Hälsingborg, i brev till SKN ,9.8.44

Fartyyget ligger f.n i Oxelösund under lossning av koks och beräknas bli loss instundande lördag-söndag den 12-13 ds. Skulle ni önska sända någon surveyor till fartyget,anhålla vi, att ni benäget ville meddela oss härom. Journalutdrag komma vi att sända härifrån imorgon. Vi komma att begära sjövärdighetsbevis i Oxelösund.

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat Virginia vid kaj vid Öresundsvarvet,Landskrona den 13.9.44.
Bordläggningen: STB slingerköl uppfölåt,riktas på förkant,nagel förnyas.
Skorstenen: 1 skotthål svetsas igen i yttre & inre skorstenen och den genomskjutna lejdaren på förkant repareras.
Sidohuset STB: Ett skotthål igensvetsas.
Aktermasten: Flera kulhål igensvetsas.Löparna i 3and & 4ans bomtalja förnyas med nya block, Flagglinorna till båda masterna,som skjutits av, förnyas 60 meter vardera.
Lucka 4: Den uppfläkta presenningen förnyas.
Ankarlanternorna: På poopen förnyas.

Forts

VIRGINIA 6.7.44

Jollen: 5 bord förnyas,akterspegeln och en tvärtoft repareras liksom aktre båtskrået.Båten rengöres och målas.
Kabyssen: Spisens topphäll med flera ringar spräckts av skakningarna vid minexplosionerna.Hällen förnyas med ringar & lock.
Kostnad: 2725:-
Virginia kom till varvet 13.9.44 för uppläggning fram till krigsslutet. Låg i docka 31.10-2.11 för bottenundersökning. Reparationer för 18515:- utförts för rederiets räkning. Den 2.11 gick Virginia till uplläggningsplats.

Assurans

SKN till SÅAF 26.2.45 150:- för besiktning
SKN 22.2.45 till rederiet 2725:-

Om Raiden : se Rigel 6.7444 Eget

Historik

Lastångare på 2869 brton byggd 1907 vid R.Stephenson & Co ltd i Newcastle av stål. (Ex Gustafsholm, Oscar Trapp, Marina) L. 96,1 B.14.1 Tillhörig red AB Virginia (O.M.Thore) i Jonstorp. Inköpt aug 1929 som Gustafsholm från Svenska Amerika-Mexicolinjen i Göteborg av det nybildade Thorerederiet. Svenska Amerika-Mexicolinjen,bildat 30.9.11, som inköpt ss Oscar Trapp 1917 från Henckels rederier i Hälsingborg,utmönstrade vid denna tid (1929) sina lastångare på USA-linjen och ersatte dem med motorfartyg.Som ersättning för Gustafsholm levererades 1929 ms Lagaholm,krigsförlist den 2.3.40. Virginia var av tree-islandtypen med 4 luckor, 2 master,ljusgrått skrov,1200 ihkr triplemaskin från Richardson,Westgarth & Co ltd i Sunderland. Befh 1930-1940 var Christian Skärby, Brunnby, - 4750 ton dw. - Virginia gick på Tyskland 1040-44 med koks-& malmlaster utan andra krigshaverier noterade på SKN än flygattacken 6.7.44. Den 4.9.42 kolliderade hon dock i Kalmarsund med och sänkte ubåten Sjöborren. - I mars 1948 såldes fartyget för 1.650.000 kr till red AB Nordia (O.M.Thore) i Jonstorp och i i aug 48 ändrades namnet till Norania ,vilket skedde i Granton där hon lossade last från Sfax och Porto Empedecle. Efter klassning vid Öresundsvarvet såldes Norania i nov 1951 för 1.800.000 till Rexbolaget i Stickholm och fick namnet Ramsö. Den 5.8 54 i Örnsköldsvik lämnade 23 man av besättningen Ramsö i protest mot bl.a den usla maten ombord.Befh de sista åren var Wilhelm "Bill"Nordström. Den 15.9.55 lastade Ramsö i Rönnskär slig för sydsvensk hamn och gjorde sin sista resa som slutade vid nedskrotningskajen hos Perssöner i Ystad. (Revhuskajen)

Se även Virginia 4.9.42 kollisionen med Sjöborren

3/ MONA 6.7.44

TRE SVENSKA FARTYG SKADADE I BEAUFIGHTERATTACK MOT KONVOJ VID NORDERNEY

Journal

Tors 29.6.44 kl 17.35 avgått Luleå med last av 2996 ton järnmalm för tysk hamn.Djupg F 18'5" - A 18'8"

Fre 30.6 kl 11.50 passerat Östra Kvarkens fyrskepp tätt om BB.

Lör 1.7 kl 17 skiftat lots vid Öregrund. 19.05 lämnat lots vid Svartklubben. Kl 21.30 fått lots vid Simpnäsklubb. 23.40 lotsbyte vid Furusund.

Sön 2.7 kl04.20 ankrat vid Blockhusudden,Stockholm i väntan på avmagnetisering. Kl 09 fått lots & bogserbåt.09.15 hivat upp och gått till mätstationen.Avmagnetiseringen avslutats kl 14. Kompassjustering till 16.30. 19.20 passerat Nyvarps fyr. 23.40 passerat Söderhälls fyr.

Mån 3.7 Styrtinom 3-milsgränsen.Kl 19 lots vid Skäggenäs. 20.10 lämnat lots vid Kalmar.

Tis 4.7 kl 10.30 passerat Sandhammarens boj ½'om BB.

Ons 5.7 09.30 fått spärllots vid Kiels fyrskepp.Kl 10.30 haftkontroll ombord vid Laboe signalstation. Kl 12.10 förtöjt i Holtenau sluss. Fått order att gå till Delzijl för lossning. Gått ut ur slussen 12.40.Kl 22 förtöjt i ducd'alber vid Brunsbüttel i väntan på bunkerkol.

Tors 6.7 kl 07 skiftat till bunkerstationen under lots ledning. Fått spärrballong och 3 marinsoldaterombord, börjat bunkra.. Kl 08.20 bunkerkolen ombord ,avgått omedelbart till slussen. Slussat in i Brunsbüttel sluss 09.05 och ut ur slussen 09.20. Kraftig luftvärnseld från batterier i land och dimbildare i aktion under c:a 20 minuters tid. Kl 10.50 ankrat på Altenbruch redd för att invänta konvoj. 12.45 hivat upp och fortsatt resan. 13.45 lotsbyte vid Cuxhaven,fått BO och signalman ombord. Lämnat Lotsen 16.30 vid Elbe 2 fyrskepp och fortsatt under BO:s ledning och anslutit till konvoj som nr 5 i BB kolonn. Kl 21.20 anfölls konvojen från BB av torpedflygplan på låg höjd.Ett fartyg sänkts och 2 utgått ur konvojen. På eget fartyg ha skador uppkommit genom beskjutning från planen å BB lastbom nr 2, presenningen på lucka 2 som fläkts upp och en projektil har trängt in ett stycke i en skärstock. Kölen har splittrats på BB livbåt.En kula har gått in mellan beslagt till långskeppstrappans plattform och sedan slagit in i plåten till 3e styrmans hytt utan att genomtränga densamma.

Fre 7.7 Kl 01.15 mina sprängts av minsveparna, kraftig skakning i fartyget. Kl 02.10 och 02.50 minexplosioner i närheten. Kl 04.45 fått lots vid Hubert Gat. 07.25 lämnat BO och signalman innanför Borkum.Kl 09 ankrat för att invänta högvatten. Kl 12 hivat upp och fortsatt. Fått hamnlots 13.15 samt bogserbåt för och akter.Gått in i Delfzijls hamn och förtöjt i anvisade ducd'alber nr 31. Kl 14 var fartyget förtöjt och klart för lossning.

R.Damm
2e styrman

Emden 11.7.44
EbbeSjöberg befh

SIF 8.7.44

TRE LASTFARTYG OCH EN FÖRPOSTBÅT FLYGTORPEDERADE VID HELGOLAND.

Rapport

Avgick Emden fre 7.7.44 destinerad till Stockholm. Rumslast 1702 ton kol.
Djupg. F 16'2''- A17'6" 20 ombv, varav 3 kvinnor.
Flygtorpederad lör 8.7 kl 05.45 c:a 15'SW Helgoland i konvoj.Variernade vind, ingen sjö, klar sikt. Akterskeppet söndersprängt, sjönk inom 5 minuter 2e styrman och BO på bryggan, utkik på backen. Ingen skadad.
Skepps- och maskindagböckerna förlorade.

Journalutdrag

Fre 7.7. kl 12.30 avgått från brikettfabriken i Emden med hamnlots, assisterad av en bogserbåt. Kl 13.40 avgått från slussen med Emslots ombord. Kl 16.20 ankrat på Emdens redd för att invänta konvoj. Kl 19.50 fått BO och signalmatros ombord, omedelbart lättat ankar och fortsatt resan.Lämnat lotsen kl 22, konvojeringen börjat.
Lör 8.7 05.43 svensk tid upptäcktes plötsligt ett 30-ta l bomb- och jaktplan om STB med kurs mot konvojen. Omedelbart gavs flyglarm ombord samtidigt som torped- bombfällning samt ksp- beskjutning började från de attackerande planen. Under det att fartyget genomsållades av kulor exploderade en torped akterut mellan lucka 3 och 4 och sprängde akterluckor,däck och bordläggning jämte rumslasten i luften. Fem minuter senare var fartyget försvunnet från havsytan. Under mellantiden hann livbåtarna sjösättas och besättningen och de 2 tyskarna lämna i dessa. Alla upptogs efter c:a en halvtimme av en förpostbåt och infördes till Cuxhaven. Ingen var skadad.
Varken skepps- eller maskindagbok eller besättningens effekter hunno räddas Efter 4 dygns uppehåll i Cuhaven i militärbaracker avreste besättningen till Sverige och kom till Hälsingborg på kvällen tors 13.7

Stockholm 17.7.44
E.Johansson
Befh

Sjöförklaring i Stockholm 24.7.44

Bisittare:Anders Edgren & Ernst Perno
Sifs försäkringsvärde 600.000 kr
" Som orsaken till olyckan tydligt framgår av befh rapport,torde ur sjöteknisk synpunkt vidare utredning ej erfordelig."

Befh Johansson: Före flyganfallet, omkring kl 01, hade ett ensamt spaningsplan iakttagits och beskjutits från förpostbåtarna i konvojen. Befh i sin hytt då anfallet började. Då han hörde skottlossning och

SIF 8.7.44

bullret av flygmotorer skyndat upp på bryggan som han då fann övergiven. Ingen av besättningen längre kvar på bryggan. Begivit sig till en av livbåtarna där alla övriga samlats med påsatta livbälten. Uppskattningsvis ett 30-tal plan deltagit i anfallet.
2e styrman, matros Örnberg, jungman Olsson vitsordat befh rapport, Örnberg med tillägg att han vid tillfället varit utkik på backen, och 2e maskinisten Tegman med tillägget att han haft vakten i maskin men då han hörde ångvisslan ge flyglarm och hörde ljuden av anfallet skyndsamt begivit sig upp på däck och till båtarna. ~~Matros~~ Jungman Olsson stått till rors varför han möjlighet att göra iakttagelser beträffande händelseförloppet varit ngt inskränkt. Sedan de avlagt vittneseden förklarades förrättningen avslutad.

KK memorial 11.9.44 Ej för publicering

Nr 72 H

Orsak t. Olyckan: Fartyget föygtoppederades och sänktesa av anfallande bombmaskiner u gång i tysk konvoj. Ex officio

Bo Bergström

Crew list

Befh Axel Edvin Johansson, Stigbergsgatan 32,Sthlm, 17.7.83 (Sedan 1929)
Ie styrman Knut Ivar Löfgren, Stockholm, 2.2.97
2e styrman Per Abraham Wanngård, Oscarshamn, 19.12.06
Chief Mauritz Axel Helmer Pihlström, Stockholm, 12.8.85
2e maskinist Erik Gustaf Valentin Tegman, box 126,Skönsmon, 18.2.11
Föreståndarska Elin Valborg Abrahamsson, Lidingö, 29.4.97
Kokserska Ranja Lydia Rekola, Stockholm, 3.11.94
Städerska Astrid Margareta Magnusson, Stockholm, 27.11.11
Matros John Erik Möllerström,Stockholm, 3.12 07
Matros Fredrik William Örnberg, Glumslöv, 4.3.13
Matros Knut Einar Lif, Härnösand, 11.12.99
Lättmatros Lars Erik Månsson, Djursholm, 8.11.24
Jungman Boris Ingemar Rejmond Olsson, Stockholm, 25.5.22
Jungman Tage Ingemund Svensson, Alingsås, 8.1.22
Smörjare Nils Evert Nilsson, Landskrona, 26.8.14
Eldare Gustaf Bertil Hansson, Gtbg, 5.9.14
Eldare Hans Göte Nordbäck, Malmö, 6.10.21
Eldare John Manfred Kristiansson, Trelleborg, 16.10.04
Lämpare Karl Johan Färngren, Västerås, 2.1.93
Maskinelev Herbert Järnström, Malmö, 18.10.26

Av besättningen från Heröyabombningen 14.7. 43 bara befh och förståndarskan kvar.

SIF 8.7.44

Last

1702½ ton kol för G.& L.Beijer AB, Malmö.
Assurerad i Öresund för 57.350:- kr SKN betalat 57312:82 till Beijer 4.10.44

Assurans & effekter

SKN totalförlust 31.8.44 till rederiet 450.000:- plus revers 150.000:- löst 20.12 44

SKN 19.10.44 till rederiet 10.000:- i livbåtspengar, 12760:80 för effekter.

SKN till redereit 4.12 44 6230:55 i hyresersättning

Inga effektlistor.

Samtliga ombv utkvitterat 500:- i livbåtspengar.

Rederiet själv fått stå för 200:- per person för effekter, SKN ersatt det övriga enligt lag. SKN ej ersatt Ie styrmans skrivmaskinmed 500:- och inte 2e styrmans fickur i silver värt 167:50, ej heller 2e maskinistens fickur 100:-

---

Egna noteringar

Miranda,Tannhäuser och Sif sänkta
Vinga undgick 2 torpedbanor

Konvojen bestod av 7 lastfartyg med eskort av 4 förpostbåtar och föregången av 4 minsvepare. I jämnhöjd med Sif , i den andra kolonnen,gick ss Vinga av Göteborg med kollast till Gävle. Kl 01 iakttogs ett spaningsplan över konvojen och besköts av luftvärnet på eskortfartygen. Kl 05.40 anfölls konvojen 15-18' SW Helgoland av ett 20-tal Beaufighters från Squadrons 144,404, 236 & 254 ur Coastal Commands Group No 16. Som eskort angrep ett10-tal Mosquitoplan i låganfall med automatkanoner och kulsprutor. Vinga kunde tack vare sin begleitungsofficer leutnant Jacob van Husen, genom hårda girar undgå 2 torpedbanor och träffades av den hårda ksp-elden endast i STB bog och ankarspelet. Anfallet började 05.40. 3 minuter senare skakades Vinga våldsamt av den torpedexplosion som sprängde Sifs akterskepp. Med svår slagsida och omvärvd av ett moln av ånga och rök sjönk Sif med aktern före 4-5 minuter efter att ha träffats, mitt för lucka 4 BB varvid bl.a. aktermasten föll överbord och halva däcket revs upp. En minsvepare flög i luften vid en torpedträff midskepps , och två tyska lastfartyg gick i djupet,: ~~xxxx~~ ss Tannhäuser av Hamburg på 1923 brton, byggd -44, av Hansa-A-klassen, och Miranda på 736 brton där ingen överlevde. Anfallet var över på 5 minuter~~xxxxxxx~~ Av de 22 ombv på Sif hade ~~xxxskadats~~ endast maskinelev Järnström fått några lätta splitterskador. Övriga, 16 man och 3 kvinnor samt BO och den tyske signalmatrosen var oskadade. Inte heller ombord i Vinga hade någon skadats. 5 grovkalibriga automatkanonskott hade samtliga träffat förpiken. 2 minuter efter det Sifs båtar kommit i sjön sjönk Sif med stäven rakt upp

VINGA 8.7.44

UNDGICK MED HÅRDA GIRAR TVÅ FLYGTORPEDER I DEN KONVOJ I VILKEN SIF SÄNKTES.

Journal

Fre 7.7.44 avgått i konvoj från Borkum redd kl 18.55 under ledning av den tyske kontrollofficeren löjtnant Jakob von Husen.

Lör 8.7 kl 01 iakttogs ett spaningsplan över konvojen. Kl 05.40 anfölls konvojen av c:a 20 engelska jakt- & torpedplan.Mot ss Vinga fälldes 2 torpeder.Torpedbanorna upptäcktes av löjtnant von Husen och genom hård undangir undgicks träff.Fartyget utsattes för grovkalibrig kulspruteeld vilken träffade STB bog och ankarspelet.Kl 05.43 kändes en kraftig skakning i fartyget då ss Sif av Stockholm,som gick i jämnhöjd med Vinga i konvojen, erhöll en torpedträff och sjönk inom 5 minuter. Anfallet var över efter c:a 5 minuter.Vid omedelbart gjord undersökning upptäcktes följande skador: 5 träffar ovan vattenlinjen i förpikens bordläggning. Av dessa hade 2 skott gått igenom plåten medan 3 förorsakat c:a 2" djupa skarpa intryckningar. 2 skott hade förorsakat liknande intryckningar i översta bordläggningsplåten till rum I. 2 skott hade gått igenom brädgångsplåten och skadat avmagnetiseringskabeln. 1 skott hade fastnat i Ians luckkarm. 1 skott hade slagit sönder ankarspelets BB kopplingsratt. Pejlat runt fartyget och fortsatt härmed med c:a 30 minuters mellanrum under f.m. Inget läckage förmärkts. Kl 09.35 fått lots vid Elbe 3 fyrskepp.Fortsatt under lotsens ledning.

XXXX kl 13.45 förtöjt i Brunsbüttel sluss,STB sida mot kaj. Skiftat lots Skadorna besiktigats av Nautischer Oberisnpektor Landlaber ,sjökapten O.Piper och assuransens ombud. Erhållit sjövärdighetsbevis,kastat loss kl 15 och fortsatt resan mot Gävle.

H.Ringstedt 1e styrman — Sven Jacobsson 2e styrman — ss Vinga 9.7.44 Bertil Persson Befh

Reparation & assurans

Sartori & Berger i Kiel haft utlägg RM 138:70 för besiktning,hyra av motorbåt, telegram och rapport.

SÅAF besiktigat i Gävle där skadorna reparerades för 1150:- vid vervet.

Motor-Marin kostat 396:80, SÅAF:s besiktning xxXXX 100:- = 2556:80

SKN 26.9.44 Till SÅAF 84:10

SKN 10.10.44 till Kiel 233:63

SKN 27.10.44 till SÅAF för skador efter flyganfallet 1556:80

Egna noteringar

Historik

Lastångare på 1579 brton byggd 1931 vid Oscarshamns varv av stål. (Ex Aasne) L 82 B. 12,3 Tillhörig red AB Bifrost (Jarl R.Trapp) i Göteborg som våten

VINGA 8.7.44

1940 för 1.350.000 kr inköpt ss Aasne från Trelleborgs Nya Ångf AB (Jarl Malmros) i Trelleborg. 2985 ton dw. 795 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat kopplad till en Bauer Wach Lågtrycksturbin från Kockums. Aasne sjösattes 23.5.31 för Trelleborgs Ångf AB. Lev 2.8.31. Systerfartyg till Gunborg, B-30, sänkt 18.10.40) Ett genomgående däck, lång brygga sträckande sig över lucka 2 & 3, back och poop, 2 stora hinderfria lastrum med 4 stora luckor,7 bommar, 6 winschar, byggd för tropikfart och utrustade med rikliga ventilationsanordningar överallt under däck.Manskapsinredning i poopen. Kryssarakter och soft nosestäv. Befh salong inredd i polerad björk. Inga stora haverier under åren ,men en del dödsolyckor. I sept 1947 såldes Vinga för 2.100.000 till red AB Viken (Joel Fänge) i Hälsingborg och fick nytt namn :Edda. Den 30.11 52 fick Edda på resa London- Indian Bay,N .f så svåra skador i orkan att han 3.11 återkom till Glasgow för reparation. I dec 1955 såld till red AB Astrea (Bo Banck) i Hälsingborg för 95000 pund streling och blev Christina Banck. Den 10-18.9 58 gjorde C.Banck en ovanligare resa från Färingshavn på Grönlands västkust till Thorshavn på Färöarna med 115 fiskare från Färöarna som passagerare i sovsalar i mellandäck med mäss och kök. Deras motorbåtar togs med som last. - I mars 1959 lades hon upp i Hälsingborg och såldes upplagd i maj 1960 för 650.000 till skeppsredare Christer Banck i Hälsingborgsom i augusti 60 för 577.356 kr avyttrade ångaren till skeppsredare Giuseppe Dali Pucci i Trapani - på Sicilien. Som Luisa Dali insatt i trafik mellan Italien och Norge för sitt rederi som även ägde ett stort saltexportbolag.

VASAHOLM 9.7.44

OKÄNDA PLAN FÄLLT BOMBER MOT RÖDA KORS-FARTYG MED FRI LEJD I MEDELHAVET.

Marinstaben,Sthlm, 9.7.44 till UD

Telegram från Vasaholm 9 juli kl 16.00 till Manligheten,Sthlm: " Okända flygplan den 9.7 mellan kl 02.15 och 03.00 G.M.T. fällt bomber i närheten av fartyget på lat N 35° 58'- long. O. 17° 20'. = Arrhenius.

Blyertsnotering: Meddelat Labouchere med anhållan om undersökning och ev. åtgärder för undvikande upprepning. 10.7

Landberg/Ripa meddelade 9.7 att Marinstaben meddelat att fartyget ligger på kursen. 10.7

((Ovanstående finns endast på UD - Sett telegrammet för 1:a gången den 1.10.84))

Brev Grafström,UD, 10.7.44 till Arvid Richert,Berlin.

Ärade broder

Befälhavaren å Greklandsfartyget Vasaholm på resa Saloniki- La Plata har med ett den 9 denna månad avsänt telegram meddelat att samma dags morgon mellan kl 2.15 och 3.00 G.M.T flygplan av okänd nationalitet fällt bomber i närheten av fartyget som då befann sig på N 35 58'- 0.17 20'. Denna position befinner sig, enligt Marinstaben, på den för Greklandsfartygen gällande lejdrouten i farvattnet mellan Kreta och Sicilien. Jagfår anhålla att Beskickningen måtte fästa tyska vederbörandes uppmärksamhet på incidenten och hemställa om en utredning,som må kunna verkställas till ådagaläggande av flygplanens nationalitet samt ,därest möjlighet skulle finnas att de voro tyska, begära åtgärder till förhindrande av en upprepning.
Vi hava gjort motsvarande framställning hos Engelsmännen.

Grafström

(Berlinbeskickningen den 14.7 genom Nylander överlämnat en aufzeichnung till envoyén von Grundherr i Auswärtiges Amt. vilken utlovat att återkomma med besked i ärendet sedan saken undersökts.

British Legation,Sthlm, 2.8.44 i brev till Sekr.O.Ripa,UD.

My dear Ripa,

You will recall that on july 10th you informed me that the Ministry of Foreign Affairs had received a message from a Greek relief ship "Vasaholm" to the effect that aircraft of unknown nationality had dropped bombs in the vicinity on July 9th, and that you asked me to ascertain whether British aeroplanes were responsible for this. I duly made enquiries of the Foreign Office,who informed this legation by a telegram dated 31.7, that no allied aircraft operated in this area specified on the date named.

Yours sincerely

Labouchere

VASAHOLM 9.7.44

Auswärtiges Amt,Berlin, svarat den 16.8.44

Brev Arvid Richert,Berlin Alt-Döbern 16.8.44, till utrikesrådet E von Pos UD

Broder!

I anslutning till mitt handbrev av den 20.7.44 till Grafström angående bombfällningenmot Vasaholm, ber jag få meddela att Auswärtiges Amt såsom svar på beskickningens framställning upplyst, att enligt uppgift från vederbörande militära myndigheter,angreppet icke utförts av tyskt flygplan. Några hållpunkter beträffande de anfallande flygplanens nationalitet föreligger inte.heter det till slut i det tyska svaret.

Din tillgivne
A.Richert

((Italien var vid denna tid sedan ett år tillbaka stridsområde för tyska och allierade trupper,och Benito Mussolinis "exilregering" styrdes helt från Berlin))

VASAHOLM SKULLE EVAKUERA TYSKA SÅRADE OKT 1944 UDH 1772

Efter lastning i Buenoas Aires återvände Vasaholm via Gibralter till Saloniki. I okt 1944, efter ett diplomatiskt förspel och trots rederiets invändningar, gick UD med på en tysk vädjan att få förlägga 800 sårade tyska soldater ombord på Vasaholm i Salonikis hamn, och Vasaholms Befh Arrhenius fick från UD instruktioner att ställa sitt fartyg till förfogande av humanitära skäl. På f.m den 24.10 44 begärde tyskarna ombordtagning av de sårade och Vasaholm togs med minlots från redden in till kaj.Tyska sanitetssoldater inredde mellandäck för de sårade och fartyget var den 27.10 klart att ta emot dessa. Samma dag lämnade 2 tyska lasarettsfartyg Saloniki med 3000 sårade och Vasaholms kapten fick besked att samtliga 800 sårade, mot beräkning, kunnat borttransporteras med de avgångna lasarettsfartygen,varföfr Vasaholm inte behövde anlitas. Vasaholm fördes kl 15 den 28.10 ut till anvisad ankarplats i Salonikibukten där stor minfara rådde. 80 ton utrustning lossades och fartyget började inta 900 ton barlast. Först sedan engelska styrkor intagit Saloniki och verkställt minröjning kunde Vasaholm 18.11 kl 09 i barlast avgå via Turkiskt vatten mot St.Johns,n.f. Vasaholm fortsatte sedan sin Rödakorsfart på Grekland fram till den 1.9.45 . Från den 1.7.45 övertog UMA Greklandsfartygens certepartier,vilka ej förnyades,och fartygen började dirigeras hem till Göteborg för översyn vid varv.Som första båt gick Nagara och Formosa den 6.7.45 från Pireus och kom till Montreal 29.7.45

Historik

Se Vasaholm 28.12 42

Se även 9.11.44 Minskakning Saloniki

POLARIS 12.7.44

17 VENTILGLAS SPRÄCKTS VID MINEXPLOSION I NÄRHETEN I TYSK KONVOJ.

Journal

Lör 8.7.44 Kl 15.45 avgått från Emden medlast av koks för Stockholm
Kl 18.30 ankrat vid Borkum i väntan på konvoj
Sön 9.7- tis 11.7 kvarlegat i väntan på konvoj.
Ons 12.7 kl 20 fortsatt resan i tysk konvoj. Kl 22.10 exploderade en mina om BB varvid så häftiga stötar och skakningar uppstod att 17 ventilglas spräcktes ombord. Något läck vid rundpejling. Fortsatt resan.
Mån 17.7 Kl 10.30 anlänt till Stockholm. Efter utlossning konstaterat att 2 växlar å BB-sidan voro läck i rum 2 och en i rum 3. Läckorna stämplat provisoriskt med 2 cementkistor.Dessa skador ha uppkommit vid minexplosionen den 12.7

ss Polaris 23.7.44

A.E.Lundberg — 1e styrman
Dahl — övermaskinist
N.H.Nilsson — Befh

Besiktningsinstrument

Sjökapten Anders Edgren besiktigat vid Finnboda varv, Sthlm den 25,10 44 för skador efter minexplosionen 12.7 och bombskador 18-19.8.44.

Skador vid minexplosionen:
17 st ventilglas förnyas. 150 naglar i däck på spridda ställen förnyas.

Se i övrigt Polaris 18.8.44. Dessa skador gick upp i bombskadorna detta datu

Data

Lastångare på 2163 brton byggd 1890 vid John Readhead & Sons i South Shield av järn. (Ex Amleth, Hallingdal, Sifnos ,Trevaylor) L88 B 12 Tillhörig red AB Iris (Abrahamsen) i Stockholm. 3480 ton dw. Ingen historik

Övriga krigshaverier

18.1.43 bombad i konvoj
18.8.44 Bombad i Bremen

HISPANIA 15.7.44

SKAKATS AV MINEXPLOSIONER I WESERMYNNINGEN OCH I FEHMARN BÄLT

Journal

Fre 14.7.44 kl 18 avgått från Brake med kollast destinerad till Gävle

Lör 15.7 kl 00.30- 01.30 i konvoj mellan Weser och Elbe flera kraftiga minexplosioner i fartygets närhet varvid det skakades kraftigt.Minsvepare gått före i leden.

Tis 15.8 kl 11.30 avgått från Brake med kollast till Malmö

Ons 16.8 kl 19 lämnat lotsen vid Kiels fyrskepp.

Tors 17.8 kl 08-10.20 flera minexplosioner i fartygets närhet varvid det skakats kraftigt. Minsvepare och flygplan hållit på med att svepa leden mellan vaktfartyg nr 14 och 22 i Fehmarn Bält.

Lör 19.8 kl 06.20 anlänt till Malmö

Malmö 25.8.44
O,Andersson
Befh

(Inga skador enligt besiktning av Haeger nov 44)

Avfört på SKN 13.4.45

Eget Historik

Se Hispania 13.6.43

Krigshaverier: KS-F-40, 17.5.43,13.6.43,13.12 43, 15.7.44

MODE 20.7.44

SPRÄNGD I SVENSK MINERING MELLAN VINGA OCH PATER NOSTER.

Rapport

Avgick ons 19.7.44 från Menstad:norge via Strömstad för sjökontroll och lotsbyte till Halmstad. Rumslast av 1745 ton kalksalpeter från Norsk Hydro i säckar. Djupg F.16'6'' - A 17'1'' . 21 ombv (3 kvinnor) samt kronolots. Minsprängd tors 20.7 kl 01.30 lat N. 57 48'- O.11 27,2'. Vind SSW,måttlig dyning, god sikt. 2e styrmans vakt, kronolots Rödström som lots. Utkik på backen. Fartyget sjönk inom 3-5 minuter. 3 döda inkl. befh och lotsen. 5 skadade. Fartyget klassat i Göteborg 23.3.-24.5.44.i Sölvesborg. - Kompassjustering i Göteborg 10.6.44. Senast utgivna sjökort gingo bort med fartyget. Lasten omsorgsfullt stuvad.

Utförlig framställning av händelsen

Ons 19.7 kl 10.45 avgick Mode från Menstad med full last av 1745 ton salpeter i säckar. Norsk lots lotsade till svenska gränsen där svensk lots övertog lotsningen. Resan fortsattes söderöver i den s.k. lejdleden,då fartyget, som låg 17'1'' djupt, p.g. av sitt djupgående inte kunde gå inomskärs hela vägen. Lotsbyte skulle äga rum vid Smögen och lotsbåten kom även ut, men då Smögenlotsen ej ville gå utomskärs under mörker, kvarstannade lotsen Rödström ombord och åtog sig den fortsatta lotsningen tills vidare till Pater Noster eller eventuellt ända till Vinga. Måseskärs fyr passerades vid 23.30-tiden på ett avstånd av knappa 2'. Kl 24 överlämnade Ie styrman vakten till 2e styrman Ekblom. Kurs StO styrdes på kompassen, dev.5° Ost. Kl 00.55 (20.7) var Pater Noster fyr tvärs, avstånd 2¼'. Kl01.30 just som styrman Ekblom stod färdig att pejla Stora Pölsan i 4 streck,skakades fartyget av en fruktansvärd explosion och sjönk inom 3-5 minuter med stäven före. Då STB båt skadats kunde endast BB båt sjösättas. Allt gick så hastigt att de flesta av besättningen måste hoppa i sjön. De bärgades sedan efter hand upp i livbåten, och på flotten, med undantag av Befh, kronlotsen och eldare Öhman. Trots ivrigt sökande kunde de ej påträffas. Livbåten roddes därefter mot land där en fiskebåt mötte., och tog den på släp in till Björkö. Samtidigt gick en minsvepare ut och hämtade in folket på flotten. 2e styrman, som skadat ryggen, transporterades i ambulans till Sahlgrenska i Göteborg. De övriga medföljde minsveparen till Göteborg dit de kom kl 08.

Göteborg 22.7.44

J.Jonsson

Ie styrman

SKADADE: 2e styrman Ekblom- fraktur på en ryggkota.
Föreståndarskan Petterson - Fraktur å ena foten
Lättmatros Johansson -Kontusion vänster ben
Eldare Block- kontusion vänster knä Eldare Wollberg - kontusion höger knä

MODE 20.7.44

Sjöförklaring i Stockholm mån 21.8.44 kl 12.30

Inför lyckta dörrar

Ie styrman anmält sig till avläggande av sjöförklaring eftersom befh omkommit. Det var rederiets ombud, advokat Folke Lindahl, som hemställde att ärendet skulle handläggas inför lyckta dörrar, och som stöd härför ingav ett brev av den12.8.44 från CM till red AB Svea :

Avskrift:

Chefen för Marinen
Marinledningen.
Stockholm.

Till Stockholms Red AB Svea
Stockholm

Med hänsyn till de förhållanden, under vilka Eder ångare Mode den 20 juli detta år gick förlorad, får jag anhålla, att ni ville hos vederbörande domstol hemställa om ärendets handläggning inför lyckta dörrar och om handlingarnas hemligstämplande. Stockholm den 12 augusti 1944

F.Tamm
/ Erik af Klint

Vidimeras:
A.Johnsson W.Thunberg

xxx xxx xxx xxx

Fartygets försäkringsvärde 800.000 kr
Besättn. försäkrad i Heimdall enligt lagenom krigsförsäkring för ombord å fartyg tjänstgörande personer.
Bisittare: Anders Edgren & Otto Dahlquist, som ställt frågorna:
1) Gick fartyget med full last och i så fall huru många knop gjorde det då?
2) Iakttogs strömförhållandena?

Vid pårop anmälde sig t.f. extra stadsfiskalen Gunnar Rosenquist tillstädes såsom allmän åklagare och inställde sig jur.kand.Lars Waldenström såsom ombud för SKN. Vidare anmälde sig tillstädes t.f.Ie byråsekreterar Lars Bergstedt & lotslöjtnanten Martin Henning Petrén såsom ombud för lotsverket.

Först hördes Ie styrman Jonsson som vitsordade rapporten och erinrade om att det som antecknats om händelserna närmast efter vaktbytet kl 24 grundade sig på uppgifter av 2e styrman Ekblom.

Advokat Lindahl ingav härpå denna handling:

Till Sthlms Red AB Svea, Stockholm.

"I egenskap av Ie styrman å förlista ss Mode får jag härmed pm begäran lämna följande berättelse angående fartygets minsprängning,
I Menstad hamn hade fartyget intagit full last av1745 ton salpeter och skulle gå med denna till Halmstad,Hälsingborg, Landskrona och Malmö. Avfärdesn från Menstad skedde 19.7 kl 10.45 Norsk tid. Djupg F 16'6" - A. 17'1"

MODE 20.7.44

Lots medföljde hela vägen. Norsk lots avlöstes vid svenska gränsen av svensk kronolots från Strömstad. Jag hade vakten på bryggan kl 19-24 ons 19.7. Då min vakt började befann sig fartyget öster eller NO om Väderöarna.Resan fortsatte vidare söderut u. lotsens ledning. När jag lämnade vakten kl 24 befamn sig fartyget omkring 4-5′syd Måseskär som passerats på knappa 2′avstånd. Jag avlöstes vid midnatt av 2e styrman Ekblom.Under resan till Menstad - vilken började i Landskrona - gick fartyget inomskärs hela vägen frånNidingarna till förbi Nordkoster. En stund efter det jag övertagit vakten kom kaptenen upp på bryggan. Han frågade lotsen:" Har vi passerat vaktfartyget där vi skulle få order?" - " Det har vi passerat för lämge sedan," svarade lotsen. - " Ja men ni visste ju att vi skulle få order där", invände kaptenen,vartill lotsen svarade:" Det var ingen som gjorde något tecken från vaktfartyget." - "Ja," fortfor kaptenen, " Det var ju vi som skulle gå ner till vaktfartyget." - Han vände sig därefter till mig och bad mig gå ner och hämta den skriftliga order som vi fått och som låg på bordet i navigationshytten. Jag efterkom genast anmaningen och framlämnade till kaptenen den skriftliga ordern som av kaptenen överlämnades till lotsen. Samtalet fortsatte om sak någon stund,men vad som därvid yttrades,vet jag ej, enär båda avlägsnade sig något från mig. Av lotsens yttrande syntes det mig klart framgå att han hade kännedomom att fartyget skulle mottaga order om den fortsatta kursen från vaktfartyget.Omedelbart norr om infarten till Lysekil yttrade lotsen att vi skulle gå in dit och stanna där över natten. Lotsflagg sattes och en båt kom ut.När kaptenen fick höra talas om att vi skulle gå in till Lysekil, sade han att vi skulle till Halmstad, varför vi inte hade någon anledning att stanna i Lysekil.Lotsbåten, som inte medförde någon avlösare, fick därför vända om.

Vid navigeringen följdes i allt lotsens anvisningar. Vädret var mulet med endast obetydlig dyning. Sedan jag kl 24 avlösts av2e styrman gick jag till min hytt för att sova. Jag insomnade troligen mellan kl 00.30 och kl 01. Jag vaknade av ettoerhört brak.Jag trodde mig genast förstå att fartyget gått på en mina.Efter trevande i mörkret fick jag fatt på mina byxor samt en sko, vilka plagg jag fick på migi en hast. Jag sprang ut på däck som då redan stod under vatteb. Jag gick fram mot 2ans lucka och såg att hela förskeppet höll på att sjunka. Jag vände om ochgick i motsatt riktning varvid jag i mörkret skymtade ett par mansom voro sysselsatta med att fira BB båt. Jag skyndade ditåoch firade mig ner i båten som omedelbart innan kommit i vattnet. Vi var 4-5 man i båten.Fånglinan kapades med ettyxhugg varpå vi rodde från platsen. När vi hunnit 25-30 meter bort höjde sig fartygets akterskepp och försvann i djupet. Vi började sedan ro omkring på platsen för att ta upp övriga kamrater. Alla påträffades utom kaptenen

MØDE 20.7.44

samt lotsen och en eldare vid namn Öhman vilken påmönsrat i Landskrona vid resans början. En del av besättningen togs upp i livbåten, andra togo sig upp på flotten.För att påkalla uppmärksamhet från människor iland tändes bloss på flotten.Livbåten roddes genast mot land. Strax innan vi nådde land kom en fiskebåt till mötes samt tog oss på släp in till Björkö. En annan fiskebåt gick samtidigt ut för att hämta in folket på flotten. I Björkö låg 2 minsvepare vid kajen.Den ena gick genast efter vår ankomst ut mot olycksplatsen och kom tillbaka med återstoden av vår räddade besättning ombord. Jag vill ytterligare tillägga, att när jag efter explosionen kom ut på däck såj dag ljuset från fyrarna å Pater Noster, Stora Pölsan och Vinga. Slutligen kan tilläggas att kapten Anell yttrade strax efter det vi avgått från Menstad att vi säkerligen inte skulle kunna gå inomskärs eftersom vi lågo 17′1′′ djupt. Kalmar 28.7.44

Johan Erik Jonsson

66666666 ================================== 66666666

Efter uppläsande härav, förklarade Ie styrman att omnämnda vaktfartyg befunnit sig vid Skägga å Sotefjorden. Befh hade vid något tillfälle yttrat att det var minerat hela vägen från Pater Noster till Varberg. Såväl Jonsson som befh hade haft sig bekant att den s.k. lejdleden inte kunde användas annat än under dager.
Petrén företedde härpå ett tryckt ex av Hallands Läns Allmänna Kungörelser nr 118-119 år 1944, innehållande under nr 118A Göteborg & Bohusläns samt Hallands läns Allmänna Kungöelse angående sjötrafiken inom Svenskt kustvatten på kuststräckan Norska gränsen- länsgränsen Hallands -Kristianstads län, utfärdad 17 juni 1944 , och skulle av denna kingörelse här intagas följande:

CMVD har utfärdat följande bestämmelser vilka härmed kungöras:

I Allmänna föreskrifter

I. Föreskrifterna --

6. Minerat område: Den del av svenskt territorialvatten som inom Västkustens marindistrikt ligger mellan lat N 57 15′och N 58 25′ är minerad och för detta område gäller nedan i moment 8,9,11 och 12 angivna föreskrifter vilka noggrant måste följas. Inpassering i det minerad området får endast ske under dager nord - eller sydifrån, förbi flottans vaktfartyg syd om Midingen å lat N 57 13′- long 0.12 00′och nord om Soteskär å 1 at N 58 28′- long 0 11 10′.

Föreskrifter för svenska fartyg överstigande 50 nettoton och utländska fartyg.

MODE 20.7.44

8. Föreskrifter för färd i det ovan i moment 6 omnämnda minerade området.
a) Inlöpaåde i det minerade området får endast ske under dager syd- eller nordifrån såsom i moment 6 angives. Flottans vaktfartyg ligga på i moment 6 angivna positioner. Vid passering skall kronolots (denna tjänstgör även som minlots) ovillkorligen anlitas. Lots tages vid Varberg respektive N. Hällsö eller Vädeöarna. Av lots och från vaktfartygen givna anvisningar skola noggrant följas.
B) Förflyttning inom det minerade området. Vid förflyttning inom det minerade området skall kronolots anlitas. Lotsens anvisningar angående leder, liksom andra anvisningar, som av honom kunna givas, skola noggrant följas.
9. För befarande av nedanstående områden och hamnar fordras särskilt tillstånd (passersedel):
Hela det ovan i moment 6 nämnda minerade området samt Strömstad, Varberg och Halmstad.
Ovanstående föreskrifter träda omedelbart i kraft.

======== ____________ ===========

Efter antecknande härav förmälde Petrén i anslutning härtill att minering verkställts från i kungörelsen angiven ostgräns västvart hän, med undantag av neutralitetsleden, att denna led icke finge trefikeras utan anlitande av minlots och endast under dager, samt att den från Havstenssunds lotsplats medföljande lotsen rätteligen borde ha lämnat fartyget vid Hållö.
På frågor i detta sammanhang uppgav Ie styrman Jonsson: Han hade passerat lotsbåten vid Smögen, därvid den lots, som uppehållit sig i båten, yttrat att " enda möjligheten är att ankra." Lotsförmannen Rödström hade då begivit sig upp på Modes brygga och samtalat med befh. Vad som därvid yttrats mellan dem kände inte Jonsson till.

Till utredning rörande omständigheterna vid berörda lotsskifte ingav Petrén avskrift av ett protokoll så lydande:

Protokoll fört å lotskontoret, Smögen, 21.7.44

vid u-sökning rörande de närmare omständigheterna då ss Mode den 19.7 sökte lots vid Hållö.
Närvarande: u-tecknad O.L.Bredin, lotsfröman vid Smögens lotsplats, som ledde u-sökningen och förde protokollet, samt lotsen Ludvig V.A.Stranne & båtbiträdet E.Wikerstam, båda vid Smögens lotsplats.
Undertecknad Bredin önskar foga till protokollet: Kl 20.40 den 19.7.44 siktades ett ångfartyg från lotsutkiken c:a 3' nordvart stävande sydlig kurs. Fartyget, som sedermera befanns vara ss Mode av Stockholm, förde lotsflaggan på toppen. Jag, som var först i tur att lotsa, skyndade ner till

MODE 20.7.44

bryggan.På vägen ner mötte jag mästerlotsen vid Marstrands lotsplats, R.F.Hättander, som just anlänt med ett norskt fartyg. Detta fartyg önskade lots norröver varför jag fortsatte med detta norröver. Dessförinnan beordrade jag lotsen Stranne och båtbiträdet Wikerstam att med lotskuttern gå ut och möta ångfartyget Mode. Stranne fick därjämte order att gå tillbaka med fartyget till Soteskär och att därefter fortsätta med detsamma till Lysekil.

Lotsen Ludvig Stranne berättade att han bordade Mode c:a 2'WSW Säiö. Lotsförmannen vid Havstenssunds lotsstation A.I.Rödström ,som lotsade Mode, kom ner till däcket på lotslejdaren och frågade efter Lysekilslotsen, som han förmenade skulle fortsätta sydvart med Mode. Som fartyget inte kunde gå neutralitetsleden under mörker, föreslog Stranne, att fartyget skulle gå inomskärs sydvart och vid Lysekil skifta lots för att fortsätta genom Malö strömmar. Rödström gick då upp på bryggan och talade med kaptenen som inte ville gå inomskärsleden. Strax därpå sattes full fart i ångfartygets maskin.Lotsförman Rödström vinkade med handen,som betydde, att lotsbåten kunde återvända, och fartyget fortsatte sydvart i neutralitetsleden.Lotsbåten återvände till Smögen efter att ha legat långs fartygets sida c:a 10 minuter.

Båtbiträdet E.Wikerström instämde till alla delar i lotsen Strannes yttrande och hade därutöver intet att tillägga.

Vidimeras:
M.H.Petrén
Lotslöjtnant

Vidare förekom ej
som ovan O.L.Bredin
Ludvig Stranne E .Wikerström

666666666666 ================================== 666666666666

Härpå hördes 2e styrman Ekblom ,därvid Lindahl ingav denna handling:

RAPPORT

Undertecknad, 2e styrman Runar Ekblom, mottog vakten på bryggan kl 24 och då hade fartyget passerat Måseskärs fyr och hade Pater Noster tätt om BB. Avståndet från Måseskärs fyr hade varit knappa 2 distansminuter enligt vad lotsen sade mig och kussen var StO. Kronolotsen, som kom ombord i Strömstad ungefär kl 17 var fortfarande kvar ombord. Min första åtgärd efter övertagandet av vakten var att kontrollera att signalljusen brunno klart och att utkik fanns på backen. Resan fortsattes och jag hämtade en pejlskiva för att ha till hands att pejla Pater Nosters fyr i 4 streck. När Pater Noster var i 4 streck avlästes loggen och tiden var då 00.40. Någon minut före Pater Noster tvärs siktades Vinga fyr ½ streck om BB. Stora Pölsans fyr hade tidigare blivit synlig. Då togs krysspejling av Vinga fyr och Pater Noster, men på grund av att Vinga fyr befann sig på ett så stort avstånd var det svårt att erhålla exakt resultat. Det var

MODE 20.7.44

på kaptenens order som denna krysspejling företogs. Kaptenen beräknade deviationen för den styrda kursen till ½ streck Ostlig. Kl 00.50 ändrade lotsen kursen till StO½O. Kl 00.55 var Pater Noster tvärs på ett avstånd av c:a 2¼ distansminut . Kursen fortsattes. Kaptenen anmärkte att " med Vinga fyr ½ streck om BB är ingenting ivägen, varefter han gick ner från kommandobryggan. Jag frågade nu lotsen angående avståndet till Pater Nosters fyr. "Det behövs inget avstånd", svarade han, " jag vet att det här går bra." - Kl 01.20 var det avlösning vid rodret. Lättmatros Dahlstam kom då till rors och matros Jonsson hade nu utkiken på backen. Kl 01.30 skakades fartyget av en fruktansvärd explosion. Jag befann mig då på kommandobryggans BB-sida färdig att taga fyren Stora Pölsan i 4 streck. Lotsen befann sig på STB - sidan av bryggan. Min första tanke var att försöka utröna var minan tagit och skadans storlek. Då allt var svart av koldamm akter om kommandobryggan rusade jag först ner på fördäcket. Där tycktes allt vara helt i sin ordning varför jag vände och åter rusade uppför BB lejdare till båtdäcket. Vid toppen av lejdaren stod kaptenen och ropade rakt in i mitt öra :" fira den där båten" samtidigt som han pekade på BB livbåt. Jag kastade en blick åt STB-sidan och såg att det måste vara något fel med STB -båten, varför jag inte gjorde några frågor utan rusade till BB-båten och hjälpte de som redan voro där att lossa surrningen. Redan tidigare hade jag tänkt att alla ombordvarande ovillkorligen måste ha vaknat vid explosionen varför någon utpurrning inte kunde anses behövlig. 2 man stod redan klara att fira BB båt då jag anlände dit. Så fort surrningen var lossad kommenderade jag: "Fira!" Då befann sig redan i båten, såsom jag senare erfor, Ie styrman, chiefen, matroserna Jonsson och Jönsson och en av eldarna. Samtidigt med att jag ropade :" Fira!" hoppade jag in i båten och såg till att dyvikan var isatt. Under tiden som jag klarade dyvikan hade båten firats till vattenytan och jag högg nu ur den aktre taljan. Samtidigt såg jag att även förliga taljan höggs ur. Förut i båten ropades intensivt på en yxa. Jag fick då tag på en yxa akterut i båten och räckte den föröver så att fånglinan kunde kapas. Det fanns ingen tid till dröjsmål om båten skulle gå klar från fartyget och fånglinan blev också kapad nästan genast som den kommit i matros Jonssons hand. Vi ropade åt dem som var kvar på båtdäcket att de skulle hoppa så skulle vi plocka upp dem. Fartyget gick fortfarande framåt av farten och vi drev akteröver. Så fort vi kommit klara fartyget utsattes årorna och vi började ro mot den plats där fartyget redan försvunnit i djupet. Där hördes nu talrika nödrop och vi lyckades efterhand hala upp i båten 6 av våra nödställda kamrater. Samtidigt med att vi gjorde detta såg vi flotten driva förbi med 7 personer ombord. Vi var nu 12 i

MODEm 20.7.44

livbåten . Tydligen saknades 3 men några fler nödrop kunde inte höras varför vi, efter att ha rott omkring en stund bland vrakspillrorna, satte kurs mot närmaste land. Jag började nu känna olidliga smärtor i ryggen och orkade inte hålla mig upprätt längre. Jag låg sedan på en av tofterna hela vägen in mot land.Ie styrman hade nu övertagit befälet i båten. Jag hade nämligen inte under de första hektiska minuterna märkt att han var med i båten. Ungefär kl 04.30 blev vi observerade av fiskare från Björkö som tog oss i bogsering in till fiskehamnen där. Där blev marinen underrättade om olyckan och en minsvepare gick genast ut för att hämta de kvarvarande på flotten. En annan minsvepare förde mig till Hjuvik där ambulans väntade. Den körde mig därifrån direkt till Sahlgrenska sjukhuset i Gtbg. Såsom redan nämnts torde explosionen ha orsakats av en mina, troligen förankrad. Minan torde ha träffat, efter vad jag senare erfarit, just akter om midskeppshuset om STB.

Göteborg 28.7.44
R.Ekblom
2e styrman

==

Efter uppläsande härav förklarade sig Ekblom vidhålla i förestående rapport lämnade uppgifter samt förmålde vidare på frågor:
Den, strax före det fartyget befunnit sig tvärs Pater Noster, vidtagna kursändringen, hade lotsen vidtagit utan att dessförinnan tala därom med Ekblom. Ekblom hade tidigare hört omtalas att ifrågavarnanfe farvatten voro minerade men hade inte haft närmare kännedom härom. Då minsprängninge inträffade hade Mode gått med full fart eller omkring 9,5 knop. Vid tillfället hade möjligen förefunnits någon ström som satt mot land.

=====================

Chiefen Petterson förmälde: Hade vakten i maskin vid explosionen som förefallit " dämpad", varför han först undrat över vad kunde vara. Strax därefter hade en störtsjö forsat ner i maskinrummet genom skylightet.

Rorgängare Olsson: Han hade tjänstgjort som långlots ombord och hade befunnit sig på bryggan ända från det fartyget lämnade Strömstad. Sedan lotsbåten lämnat Mode vid Hållö hade Olsson hört befh fråga den ombord tjänstgörande lotsen:"Hur ska vi nu göra?" - Härtill hade lotsen svarat:" Ja, det är inget annat att göra än att gå till Pater Noster eller Vinga." -Detta hade varit det enda samtal mellan befh och lotsen som Olsson hört.

Lättmatros Dalstam: Tagit rodret kl 01.20 och hade inte hört något samtal. mellan befh och lotsen angående kursen. Efter minsprängningen hade Dalstam sett lotsen på backen men däremot inte sett till befh.

MODE 20.7.44

I enlighet med Petréns hemställan skulle här intagas ytterligare följande av honom ingivna handlingar:

Till Lotskaptenen,Göteborg?

Medn anledning av ss Mode av Stockholms krigsförlisning den 20 ds ,får jag härmed vördsamt meddela följande: Den 13.7.44 kl 07.40 kom jag ombord i ss Mode för att lotsa fartyget sträckan Marstrand-Smögen genom Kyrkesund. Mode var på resa Landskrona -Arnstad för lastning. Under samtal med fartygets befh kapten Arnell, gjorde jag en förfrågan angående fartygets djupgående på full last.Kaptenen svarade att det blir omkring 17'. Jag upplyste honom då att det ej gick att trafikera genom Gullholme Hallsar med så stort djupgående, utan istället med Lysekilslots gå genom Malöströms kanal,som numera användes av större fartyg. Detta bör bevisa att kapten Arnell hade kännedom att en framkomlig inomskärsfarled fanns. Marstrands lotsplats 27.7.44

F.Ernby Lotsförman

Till lotskaptenen.

Hänvisande till dagens telefonsamtal med lotslöjtnant Petrén angående huru vida gränslotsarna vid tidpunkten för ångaren Modes lotsning från gränsen söderut kände till med vilket djupgående man kunde färdas genom Malösundsleden, får jag härmed vördsamt meddela följande:

Den 14 juli ringde lotsen Sylvander och frågade mig vilket djup man kunde färdas med genom Malösundsleden.På denna förfrågan svarade jag att farleden har ett djup av 8 meter. Lysekils lotsplats 29.7.44

Rud.Montheli Lotsförman

Till Lotskaptenen,Göteborg.

Härmed får jag vördsamt, skriftligen, bekräfta vad som tidigare telfonledes meddelats om förekommande samtal vid lotsning av ss Mode från Smögen till Riksgränsen den 13 juli 1944. Sålunda framhölls för kaptenen att den s.k neutralitetsleden är flyttad och minerad samt att all trafik med svenska fartyb där utan eskort är förbjuden, varför kaptenen tillråddes att vid återkomsten till gränsen, från fyrskeppet telefonledes, i Lysekil låta efter höra med vilket djupgående lotsarne därstädes ansåge sig kunnafortsätta sydvartr Detta enär ström, storm eller vattenstånd kunde inverka vidlotsningen Som dessa upplysningar kunde inhämtas på en kort stund, sade kaptenen sig skulle förfara enligt vad som föreslogs. Smögens lotsplats 14.8.44

O.L.Bredin Lotsförman

Avslutningsvis förordnades att handlingarna i ärendet icke finge offentliggöras förrän 10 år förflutit från denna dag.

Stockholm 14.8.44

På Rådhusrättens vägnar

B.Kjerrman

MODE 20.7.44

Crew list (Kompl. egg~~t~~e)

† Befh Anders Leonard Arnell, Slättgårdsvägen 52,Mälarhöjden,Sthlm.1.2.80
6 veckor kvar till pension. Fört Mode sedan 1928.
Ie styrman Johan Erik Jonsson, Kalmar, 9.6.91 (Knappt en månad ombord)
2e styrman Frans Runar Ekblom, Eckerö,Åland 30.9.12
Rorgängare Martin Victor Olsson, Stockholm, 20.11.87
Chief Carl Wilhelm Petterson, Gävle, 31.1.85
2e maskinist Erik August Svanholm, Sthlm, 25.11.94
Föreståndarska Anna Ingeborg Petterson, Sthlm, 26.3.99
Kokserska Henny Ragnhild Kenttä, Sthlm, 26.1.02
Städerska Karin Netzy Sandberg, Sthlm, 22.7.11
Matros Helge Lenton Jönsson, Mjällby, 23.9.14
Matros Olof Erling Edvardsson, Jämshög, 15.5.15
Matros Bror john Helge Jonsson, Mjällby, 15.7.17
Lättmatros Sture Ingvar Johansson, Kalmar, 9.3.21
Lättmatros Nils Bernhard Bengtsson, Mjällby, 25.4.10
Lättmatros Rickard Fridolf Bernhard Dalstam, Håkansryd, 7.2.20
Eldare Sivar Ossian Block, Sölvesborg, 6.12.10
Eldare Axel Wilhelm Wollberg, Bivaröd,Skåne, 16.2.02
† Eldare Bror Isak Öhman, Nordingrå,14.8.16 (2 veckor ombord)
Smörjare Bror August Emanuel Larsson, Lysekil, 9.9.04
Smörjare Bertil Elis Fredrik Jakobsson, Lister Mjällby, 23.5.19
Lämpare Karl Erik Hall, Glimåkra, 26.2.20
† Kronolotsen Anders Ingvar Rödström, Havstenssund, 32 år Lotsförman vid Havstenssunds lotsplats.

KK memorial 1.2.45 Ej för publicering
Nr 73 H/1944

Orsaken till olyckan: Otillbörligt tjänstenit från såväl befh som kronolotsens sida. Den förstnämnda fick redan vid uppresan till Norge genom lotsförmannen vid Smöhens lotsplats meddelande om att ~~den~~ s.k. neutralitetsleden blivit flyttad och minerad,samt att all trafik med svenska fartyg i den nya leden vore förbjuden utan eskort. Befh blev samtidigt tillrådd att på återresan vid fyrskeppet i närheten av svenska territorialgränsen meddela sig med Lysekil i och för upplysningar rörande navigeringen. CM hade dessutom redan i mitten av juni 1944 (se UFS nr 25, moment 1327 och 1328) låtit,med anledning av gjorda mineringar på Västkusten,kungöra vissa bestämmelser för all trafik under gång på Svenskt vatten.En omständighet som befh icke kunde hava varit främmande för. Både befh & lotsen fingo med livet plikta för sin oförsiktighet.
Ex officio Bo Bergström

MODE 20.7.44

Bärgat gods

En livbåt och en flotte från Mode med inventarier inköptes i okt 44 av Sveabolaget från SKN för 2650:75 = rederiets eget värderingspris.

Assurans & effekter

SKN ersatt totalförlust 29.9.44 med 750.000:- plus revers 50.000:- (20 Dec 44)
SKN ersatt effekter 20.10.44 med 12772:-
Inga listor på effekter finns, endast utbetalningskvitton på lagenliga ersättningsbelopp. Befh Anells änka i Sthlm 8.8.44 utkvitterat 2000:- från rederiet och den 12.10xx för instrument 450:-
Jonas Magnus Öhman utkvitterat 587:50 den 25.8 för eldare Öhman

Avmagnetiseringsinstallation

Mode hade våren 44 vid Sölvesborgs varv försetts med avmagnetiseringsinstallation som kostat 9505:45 för varvets del och 17766:52 till ASEA inkl reseutlägg för dess montörer. Kompassjusteringsaggregatet blev aldrig levererat till fartyget innan det minsprängdes. Rederiet fick ingen ersättning från SKN för detta. Står som "icke försäkrat."

SKN EVII 414

LASTEN

1015 ton kalksalpeter i 20.300 pappersäckar.
Försäkrad för 213.150:- kr i Öresund av Svenska Superfosfat Försäljnings AB i Hälsingborg.
730 ton kalksalpeter försäkrats för 153.300:- kr i Ocean av Svenska Lantmännens Riksförbund UPA.

SKN 16.10.44 till Lantmännen 146.107:39
SKN 7.11.44 till Superfosfat 203.149:31
Totalt SKN utbetalat 349.256:70

Egna noteringar

Siste man stoppade maskin

Den siste som lämnade Mode var smörjare Larsson som, efter att ha stoppat maskin, kom upp på däck när endast 4 meter av akterskeppet ännu var över ytan. Han sögs ner flera gånger men nådde flotten. Han trodde att minan träffat rakt under pannorna. Inga nödrop hördes från eldare Öhman i eldrummet endast dånet av inrusande vattenmassor. -Kokerskan Kenttä från Karungi sögs också ner då Mode sjönk men flöt upp på sitt livbälte. Hon var inte simkunnig. Alla de 3 kvinnorna ombord kom i vattnet. Fördäck låg under vatten upp till luckkarmarna bara någon minut efter explosionen. De flesta ombord kom yrvakna ut från sina hytter i bara nattdräkterna. BB-båten rodde mot kusten medan man tände nödbloss på flotten men ingen iland synes ha observerat Mode. Först kl 05.30 då livbåten var 200 meter från Björkö

MODE 20.7.44

kom en utgående fiskebåt upp invid båten och tog den sedan på släp in till bryggan i Björkö. Em minsvepare gick ut för att hämta in folket på flotten, och en annan minsvepare förde den svårt ryggskadade 2e styrmannen Ekblom till Hjuvik där en ambulans väntade. De räddade fick kläder och varmt kaffe och smörgåsar och alla 19 togs sedan ombord på minsveparen till Göteborg där de från Sänkverket i bilar fördes till Sjömanshemmet. Under dagens lopp ordnades sedan bl.a ekipering. Föreståndarskan Petterson ,som stukat höger fot, eldare Wollberg som förlorat rörelseförmågan i benen ("nervchock") samt eldare Block med skadat knä och lättmatros Johansson med skadat vänsterben fördes till Sahlgrenska , där Wollberg och Petterson fick kvarligga. Spaningsflygplan observerade påf.m. en vält livbåt och en massa spillror men inga spår av de saknade. Även marinfartyg sändes ut att söka. Den döde befälhavaren flöt iland den 2.8 vid Langesund i Skiensfjorden. Han var iförd uniform. Stoftet vidarebefordrades med en fiskebåt till Strömstad.Kapten Anell hade fört Mode sedan 1928 och hade 6 månader kvar till pensioneringen. Tidigare var han befh på Ludvig Peyron.

Historik

Laståangare på 1146 brton byggd 1912 vid Helsingörs Jernskibs & Maskinbygger. av stål. L. 75,2, B 11,3 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i i Stockholm. Systerfartyg till Magne som sänktes 14.3.45.Båda byggdes för Sveabolagets linje på London/Hull och försågs jan-april 28 vid Finnboda varv med kyllastrum. Mode gick 1914-18 hela tiden i Englandstrafik. - Nyårsdagen 1920 kolliderade Mode utanför Tyne vid lotsbyte med ss Marshden och fick plåtskador. I lasten ingick 4 bilar,ovanligt på den tiden. - 9.10.21 strandade Mode i tjocka vid Klitemöller,Hanstholm på resa Hull-Göteborg med styckegodslast och 4 passagerare. Sedan 350 ton last,bla olja på fat och fernissa i lådor, vräkts överbordkunde hon efter 3 dygn dras flott av Switzers och inbogseras till Fredrikshavn. Vädret var hela tiden lugnt. Mode låg med bredsidan mot land,men undkom nu med läckage i förpik och maskintankar. Eft prov tätning gått till Malmö för dockning. - I febr 24 överfördes ombord i Mode från Stockholm till Rouen stoftet av franske ministern i Stockholm, De la Vaud. -Magn/Mode ersattes våren 39 på Londonlinjen av ms Fidra och Freja kort innan kriget vände upp och ner på all reguljär trafik. I jan 40 frös Mode fast i isen i Sthlms skärgård på resa från Stugsund till Calais med massalast. Kom loss ur isen först i början av april och låg den 9.4.40 i Ronneby.Hon måste återvända till Stugsund i början av juli 40 för lossning (Utlossad 10.7.40) - Hon gick sedan med salpeter från Menstad till västkusthamnar fram till sin undergång 20.7.44. - den 17.4.41 drunknade i Menstad jungman

MODE 20.7.44



Göteborg 20.7.44. De överlevande från Mode på väg till en herrekipering för att få kläder.

Karl Erik Olander under mörkläggning och tät tjocka. Hans lik hittades i hamnen följande dag.

MODE 20.7.44



Smörjare Bertil Jacobsson från Gothem,Gotland
och matrosen Helge Jönsson,Lister-Mjällby,får
nya kläder från topp till tå i Göteborg 20.7.44

ARDENNIA 21.7.44

BOMBAD UNDER LASTNING I HAMBURG. FLYGLARM OCH ÅTER FLYGLARM I SEX DYGN

Journal

Ons 19.7.44 kl 16.45 anlänt till och förtöjt i Rosshafen,Hamburg i väntan på kajplats för lastning av koks. Fartyget anmält lastklart kl 17. Flyglarm kl 23.40

Tors 20.7 Faran överblåsts 01.40. Kl 11.10 flyglarm. Faran över blåsts 11.40 Kl 12-15 intagit 151 ton bunkerkol.

Fre 21.7 kl 00.25 flyglarm. Kl 01.30 Faran över. Under flyglarmet exploderade en bomb av grov kaliber bära fartyget så att lufttrycket slog upp dörren till maskinrummet och eldstädernas askugns-luckor i eldrummet. Förhalat fartyget 05.40 från ducd'alber till anvisad plats i Rosshafen och förtöjt där 06.10. Börjat lasta koks kl 06.50.Avlsutat lastningen 12.30 i brist på koks. Kl 23 flyglarm.

Lör 22.7 Kl 01 Faran över blåsts.Kl 07.25 fortsatt lastningen fram till kl 13.30 då ingen mer koks fanns tillgänglig.Flyglarm 17.10- 18.15.

Sön 23.7 Ingen lastning. Flyglarm 23.20

Mån 24.7 Faran över 01.35. Fortsatt att lasta 06.15,måst sluta kl 15 då koksen tagit slut igen.

Tis 25.7 kl 00.00 flyglarm, kl 02.05 faran över. Lastat 06.30-19.35. Flyglarm 23.50

Ons 26.7 Faran över 01.25. Fortsatt lastningen 06.15 Kl 13 var fartyget färdiglastat med 1657,5 ton koks.varav på däck 378½ ton. Fått lots och bogserbåt och avgått från Hamburg kl 09.10.

Ombord 27.7.44

B.F.Wallberg A.Olofsson Adolf (?) Jönsson
1e styrman 2e styrman Befh

(Insänt av Göthabolaget,Göteborg 4.8. 44 till SKN. "Exemplar av detta utdrag ha även tillställts Sjöfartskommittén 1939 och SÅAF härstädes.)

SKN noterat i blyerts: "Torde vara reparerat, f.ö osäkert om skada verkligen uppstått,enligt SÅAF:s P.M 18.12 45"

Eget Historik

Lastångare på 1209 brton byggd 1909 vid Swan,Hunter & Wigham Richardson i Newcastle av stål. (Ex Querida) L. 70 B. 11 Tillhörig (1926-43) konsul Stellan Banck i Hälsingborg. 1950 tom dw. Inköpt av Banck 1926 som Querida från Donald Steamship Co i Bristol och gick som Ella till 1943 då hon såldes till Förnyade Ångf AB Götha (Sternhagen) i Göteborg och blev Ardennia. Såld i maj 1956 till Sten A.Olssons Handels AB i Göteborg och blev Atos. Upplagd i dec 57 i Stockholm. 1960 såld till Danmark att användas som flytande silo.

CONSTANCE 23.7.44

SKADATS VID BOMBRAIDER MOT HOLTENAU OCH KIEL - FLYGLARM DAG OCH NATT.

Rapport

Lör 22.7 44 kl 14 avgått i barlast från Hälsingborg destinerad till Kiel för lastning. Resan företogs genom Stora Bält och kommen till Kiels fyrskepp fick vi spärrlots ombord i vanlig ordning.

Sön 23.7 kl 20.30 fortsatt under lots ledning och anlänt till Holtenau redd kl 23.Signalerat efter lots för skiftning av lots till Kiel men ingen lots kom ut, varför fartyget ankrades kl 23.30 på lotsens order. Strax efter detta gavs det flyglarm och under raiden yrde bombsplitter omkring fartyget.En bomb slog ner i sjön c:a 25 meter från fartyget så vattnet yrde över masttopparna.Fartyget skakade friktansvärt och rullade och kastade sig kraftigt.När flyglarmet var över gick vi upp på däck och såg efter om skador uppstått och upptäckte då splitter ombord.

Mån 24.7,då vi fortsatte resan till Kiel, märkte vi vid ankomsten till Kiel att splitter slagit i skarndäck som skräckts och likaså laskarna i bordläggningen. Laskarna överfors och kändes över innan lastnimgen påbörjades Under upphållet i Kiel 24.7 - 4.8 var det flyglarm dag och natt. Fre 4.8 kl 12.25 blev det flyglarm pånytt så vi måste springa till skyddsrum. Fartyget var då lastat och låg vid kaj.Då vi samma dag skulle avgå från Kiel visade det sig att det var en del vatten i fartyget, Vi satte nu igång motorn och däckspumparna samt fick då se att det läckte vid kylvattenskranen,varför vi satte stämpel och ett järn över densamma och fast satte med skruvar så det blev tätt igen,vareftervi anträdde resan på e.m samma dag och anlände till Sirmrishamn den 7.9. Fartygethar måst torrsättas för att få skadorna reparerade och få insatt nya bultar etc. - Vidare vill jag framhålla att vid fartygets uppehåll i Tyska hamnar har vid flyglarm rökringar släppts ut vid flera tillfällen vilka skadat såväl segel som löpande gods,vilka härigenom blivit sköra och måste ersättas med nytt. Malmön 21.9.44

O.N.Hermansson

((Med"rökringar" avses förmodligen den konstgjorda dimma som vid flyglarm svepte in Kielkanalen med omgivningar och hamnen i Kiel))

Besiktningsrapport

Ing. Sten Haeger 23.9.44 besiktigat Constance vid Lyckans slip i Fiskebäckskil, där fartyget lagts upp efter sjöfartsstoppet på Tyskland.

Bordläggningen: Ett stort antal plåtspik lösa och läck,drev & beck i nåten släppt och gått upp och laskarna i bordläggningen skräckts så att läckag uppstått. Skarndäcket skräckt och läck. Hela bordläggningen måste sökas, drivas & beckas och ny plåtförhydning påläggas.

Däcket: Överkännes i laskar och nåt samt runt stöttor och luckor och drives

CoNSTANCE 24.7.44

och beckas som erfordeligt. Skarndäck om STB förnyas delvis.
Kostnad 2153:55.
Som följd av rökridåer i tyska hamnar befunnos segel, kapell och s.k.fall vara snart sagt uppbrända och så sköra att de kunde rivas nästan som papper.
Tydligen genombrända av frätande syran i den konstgjorda dimman.
J.E.Lindboms Segelmakeri i Lysekil levererat till Constance följande:
2 luckpresenningar 1000:-
1 Jagarsegel och 1 klyvarsegel 170:-
1 förstängsegel 75:-
1 stagfock 130:-, 1 Mesan 185:-, 1 storsegel 195:- och 1 gaffelfock 195:-
Vidare löpande gods av manilla (pikfall & skot, 4 försegelfall, 2 livbåtstaljor, 1 ankartalja, 2 förtöjningstrossar)
Kostnad för segel & manilla = 4327:30.
Sliptagning uppskjutits till våren 45.Slipen på Lyckans Slip för liten.
Eftersom fartyget är tätt och motorn fungerar utan anmärkning innebär en uppskjuten sliptagning ingen risk.
Reparation pågått sept-de 44 i långsat tempo.
Constance låg kvar vid varvet ännu i febr 45.

Historik Eget

3-mastad motorskonert på 257 brton byggd 1912 som skonertskepp med råtackling vid A/S Ring-Andersens varv i Svendborg av ek och bok. L.33,4 B 8,1
Huvudredare fru Armina Bertha Hermansson på Malmön. Inköpt mars 1932 av kapten Otto Nikander-Hermansson från skeppsmäklare Nils Ivar Westin i Hälsingborg som i mars 1925 efterträtt skeppsredare Janne Petterson som huvud redare.Denne hade 1923 inköpt Constance från A/S Constance i Mandal som i dec 1918 inköpt fartyget som sönderskjutet vrak och sedan låtit reparera det . ~~Byggd~~ Byggd 1912 som en mycket vacker clipperskonare för A/S C.E. Mikkelsen i Thurö hade Constance i juli 1918 sålts till E.B.Kromann i Marstal då hon föll offer för kriget. På resa Göteborg-Lissabon med trälast sköts hon sönder med artilleri av en tysk ubåt den 11.9.18 på e.m. ~~xxxxxxxx~~ vid Färöarna och övergavs flytande på lasten. De skeppsbrutna kom efter 2 dygn iland i Norwich på ~~xxxxxxx~~ Shetlandsöarna . Vraket inbogserades till Bergen av det Danske marineinspektionsskib "Beskytteren" och blev sedan iståndsatt men kom inte ut på seglats igen förrän under svensk flagg 1923. Hennes råtackling nerriggades först 1932 i Halmstad i samband med att en 89 hkr Bolinder-Munktellmotor installerades. Den 28.9.32 grundstötte hon med trälast på Roskildefjorden sedan rorsman bländats av solglitter på vattnet. -
Den 15.6 42 på resa Stugsund-Rostcok med 100 stds trävaror grundstötte Constance på Fjärdgrund i Furusundsfjärden och blev läck föröver. Drogs flott av TB:s bogserbåtar Mercur och Gulleck sedan däckslasten lossats och sliptogs vid Transportbolagets varv vid Furusund. -~~xxxxxxxxx~~ Mån f.m.10.4.44

CONSTANCE 24.7.44

på resa Mörbylånga-Bungenäs i barlast rände Constance för motor och med alla undersegel satta rakt på fyren Omböjningen mitt för Kalmar hamninlopp varvid fyrens järnkur vältes mot räcket på kasunens norra sida och Constance fick ansenliga stäv- & riggskador. Rorsmannens sikt hade skymts av seglen och skepparenhade inte tagit med en stark nordgående ström i sina beräkningar. Svårt läck tog søg Constance in till Sliphamnen där en motorpump sattes in . Skeppare Hermansson dömdes senare till dagsböter för att inte ha haft utkik satt. - 1948 fick Constance en ny 120 hkr Bolindermotor.-

Förlist med 3 man 10.12 1955 vid Stevns Klint.

Kl 07.30 lör 10.12.55 avgick Constance med last av 310 ton briketter,varav 50 ton på däck, från Stralsund destinerad till Landskrona. Den ostliga kulingen med snötjocka ökade till storm och dro över på NO. Kl 12 sprang Constance läck i motorrummet och vid 18-tiden, då stevsn fyr siktades om BB mellan snöbyarna, stoppade motorn i vatten och därmed maskinpumpen. De 5 ombv gjorde fruktlösa försök att hålla läns med handpumparna och satte ett nödsegel. Med livbåten utsatt i lä hade skeppare Oswald Hermansson, Bohus-Malmön, 38 år inget annat val än att sätta kurs rakt mot land och kl 19 rände Constance in i bränningarna 100 meter från Stevns Klint, en brant stupande klippvägg som är 47 meter hög . Halvt vattenfylld kastades haveristen sedan allt längre in mot kusten,halvkantrad och våldsamt huggande. Livbåten slets bort omedelbart och skepparen isolerades genom överspolningen föröver där han fällt ankarna kort före strandningen. De 4 amdra akterut sökte i en jolle för 3 man komma klar i bränningarna men jollen slog runt och de utmattade männen sökte klamra sig fast vid ankarkättingen. Efter några minuter försvann 24-årige bästemannen Carl Otto Hermansson, bror till skepparen och den 18-årige jungmannen Reimuth Hummel från Flensburg. Vraket låg nu på sidan och skepparen var också försvunnen. Fortfarande i livet var 16-årige kock-jungmannen Uwe Kohnke och 17-årige jungmannen Heinz Hagelstein,hemmahörande i Flensburg respektive Lübeck. De nådde den smala överspolade strandremsan nedanför stupet och kröp ihop bakom ett kritstensblock tätt intill klippväggen på en ständigt överspolad avsats. I blötsnö, överspolning, kyla och mörker genomlevde de ändlösa timma utan möjlighet att kunna göra någonting för sin räddning. Av en händelse upptäcktes de kl 08.30 sön 11.12 ,då stormen bedarrat, ev en strandpatrull från Sigerslev,ledd av kalkbruksförvaltare Godtfred Laugesen som först fått syn på Constances splittrade BB bog i bränningarna 30 meter utanför stupet och 200 meter söder om Stevns NO udde, Mandehoved. Så gott som medvetslösa hissades pojkarna upp i linor och bars till närmaste gård varifrån läkare larmades. Strandningsplatsen erbjöd en fruktansvärd anblick. Ingen av kustbefolkningen kunde erinra sig någonsin tidigare ha sett ett fartyg så totalt sönderslaget. På en sträcka ev en km var stranden belamrad av vrakgods och

CONSTANCE 24.7.44

briketter. Det enda som låg kvar ute i bränningarna var skonerstens splittrade BB bog.De största ilandspolade spillrorona utgjordes av sammanhängande delar av botten och bordläggning vars grova ekvirke kmäckts som stickor. Constance hade pulvriserats som efter ett bombanfall. Uppröjningen pågick i 10 dygn med hjälp av militär från Stevns fort. På Bohus-Malmön väckte sorgebudet den djupaste förstämning. De åldriga makarna Hermansson hade förlorat båda sina söner och sitt fartyg. Den 17.12 meddelades att de 3 omkomna påträffats ilandspolade. De 2 överlevade repade sig snabbt efter strapatserna och hemsändes till Tyskland.

WIGGO 24.7.44

TÄCKT AV STEN OCH GRUS VID BOMBRAID MOT KIEL OMFATTANDE SKADOR?

Rapport

Mån 24.7.44 under bombanfall mot Kiel kl 01 fått läckage.Gottväder. Besättningen i skyddsrum under bombardemanget. Wiggo låg vid kaj för lossning av trälast från Härnösandsdistriktet. Rumslast c:a 23 stds, på däck 24 std

Besättning

Befh Rune Elis Andersson,Sandslätt,Falkenberg
Bästeman Gösta Pettersson,f-20 (4 år t. sjöss)
Jungman Allan Ewert (Svensson),f-22 (2a året t. sjöss)

Journal

Fre 21.7.44 kl 14 anlänt till Kiel med last av 47 stds trävirke.
Lör 22.7 kl 08 börjat lossa.Fram till kl 14 utlossat c:a 10 stds.
Sön 23.7 ingenlossning. Kl 15 flyglarm. Inget anfall kom dock.
Mån 24.7 kl 00.45 flyglarm varvid besättningen skyndat till skyddsrrum. Kl 01-01.40 flygbombardemang av Kiel med omgivningar som var så häftigt att skyddsrummet skakades. I hamnen sänktes 3 större fartyg av fullträffa och även, enligt uppgift, ett mindre fartyg med ammunitionslast. Faran över blåsts 02.45. Stora eldsvådor i omgivningarna. Besättningen åter gått ombord. Fartyget var täckt av stenar och grus men först senare upptäcktes läckage. Fortsatt lssa kl 11.30.
Ons 26.7 Utlossat kl 15. Avgått omedelbart till Rendsburg med lots ombord. Anlänt kl 23 till Rendsburg för kokslastning.
Lör 29.7 kl 18 lastningen kunnat börjat.
Sön 30.7 Kl 15 färdiglastat. Under lastningen förmärktes att fartyget var läck varför maskinpumpen sattes igång.
Mån 31.7 kl 08 avgått till Åhus.Under hela resan märktes att fartyget läckt Maskinpumpen igång med jämna mellanrum.Då fartyget icke tidigare tagit in vatten måste detsamma vid bombardemanget ha skakats så hårt att läckage uppstått. Efter lossning i Åhus gått till Halmstads varv för sliptagning.

Halmstad 7.8.44
Rune Andersson
Befh

KK på rapporten antecknat i rött:" Avföres den 11.1.45 Ej sjöförhörsfall (Men på SKNEIII vol 312 finns sjöförklaringen)

SKNEIII vol 312

Sjöförklaring i Halmstad 15.8.44 kl 11

Sakkunniga: Ombudsman Joh.Andersson & hamnfogden Fredrik Nilsson
1) Vid vilken tidpunkt upptäcktes att fartyget läckte?
Svar: Så snart som lossningen återupptagits efter flyganfallet.

fort

WIGGO 24.7.44

2) Läckte fartyget lika mycket i hamn som ute till sjöss?
Svar: Det läckte mera under segling till sjöss.
3) Var fartyget avfendrat från kajen?
Svar: Ja, med gummidäck.
4) Märktes något på förtöjningarna att vattnet i hamnen varit oroligt under bombningen?
Svar: Nej.
5) Syntes något ppår av bombningen i närheten?
Svar: Det sänkta fartyget legat 500-1000 meter från Wiggo. I ett hus i närheten av Wiggo hade såväl fönsterkarmarna som förnstren ryckts loss vid bombningen. Grus och stenar hade slagit ner ombord så att däcket varit fullt därav
6) Kunde något märkas på inredningen ombord att fartyget skakats vid bombkrevaderna?
Svar: Alla skåpluckor i skansenlegat kastade på durken efter bombningen. Wiggo varit förtöjd med wires och grästrossar. Läckaget måste ha uppstått vid bombningen. Befh sett vatten mellan bottenstockarna sompå onsdagen hade stigit till rumslasten.

Befh Anderssom: Besättningen under anfallet varit i ett skyddsrum c:a 200 meter från Wiggos förtöjningsplats. Inga dagböcker förts ombord.
Bästeman & jungman: Vitsordat.

Besiktningsinstrument

Ing sten Haeger 10.8.44 för SKN besiktigat Wiggo på slip i Halmstad.
Bordläggningen: Hela bordläggningen från köl till skarndäck måste ~~omspikas~~ drivas & beckas, en del spruckna ekplankor förnyas, lösa plankor tillslås och omspikas och nya bultar, nitade på insidan, insättas samt skadad förhydningsplåt förnyas.
Däcket: Såväl däck som bordläggning måste helt omspikas.Däcket måste drivas & beckas, en del spruckna plankor upphuggas och nya inläggas, skräckta plankor nedslås och ompackas med nya bultar.
Rodret: Lyftes för besiktning.Ingen skada observerats.
Maskin: Öppnas delvis för genomgång av lager och undersökning av att motorn ligger i linje med hylsan.Propelleraxeln drages för besiktning och återplaceras. Ingen skada observerats.
Kostnad inkl bottenmålning: 7955:67.

Wiggo sjösattes åter 24.8.44 och avgick samma dag.

Assurans

SKN 9.11.44 betalat 6268:67 för skada & kostnader
SKN 12.2.45 till SÅAF för besiktning 310.50

=========

WIGGO 24.7.44

Historik

Motorgalesa på 79 brton byggd 1894 av Viggo Frandsén i Halmstad av ek och furu som 2-mastskonert för ett partrederi i Halmstad,för vilket Yngve Teodolf Christiansson år 1944 var huvudredare nr 5 (sedan 23.3.34). Dessförinnan var det mästerlotsen Axel Julius Sjöstrand. Omtacklad till galeas-31. 1928 fick Wiggo en 40 hkr motor. 125 dw. den 5.3.38 drunknade bästemannen under segelbeslagning i Halmstads hamn. - Sön 27.10 40 på resa Halmstad-Lübeck med last av 50 stds plank grundstötte Wiggo kl 02.15 i mörker och hård N. vind på Hesselö sydostrev,ett stenigt smalt sandrev utanför den skoglösa ön Hesselö, 30'syd Anholts ostspets. Seglaen firades och motorn startades men Wiggo drev upp på grundet ,högg sig läck och vattenfylldes. Nödbloss tändes men först kl 07 som prickpbåten Kattegatt till platsen följd av Switzers Sigyn. Mån 28.10 efter läktring av 8 stds last länspumpades Wiggo på en timme och drogs flott kl 17 verfeter hon bogserades till Helsingörmed omfattande bottenskador och bortslitet roder. Efter tätning bogserades hon med lasten ombord till Landskrona för lossning och sliptagning. Orsak till strandningen var släckta fyrskepp och fyrar. - (Se 27.10 40) Vintern 1946-47 fick Wiggo en ny 80 hkr motor. I febr 1952 såldes Wiggo av Yngve Christiansson för 25250 kr till ett pertrederi i Ystad med Skeppare Henry Gustav Natanael Johansson som huvudredare och skeppare Frithiof Johan Emanuel Johansson som hälftenägare. Wiggo gick sedan i trafik Ystad- Köpenhamn med sojabönor, spannmål, Ölandssten o.dyl laster.Hon var ett mycket välhållet och vackert fartyg med sitt vita skrov, långa pek och väldimensionerade rigg. Hennes sista resa startade sön kväll 2.10.1960 från Ystad mot Klaipeda i barlast.Hon skulle där hämta 20 ton lingon till Åhus. Tis morgon 4.10 kolliderade hon med någon vrakdel 70'NO Svaneke på Bornholm och sprang så svårt läck att pumparna inte orkade hålla undan vattnet. Bröderna Johansson blossade efter hjälp och fiskebåten Söstjernen kom till undsättning, och inledde bogsering men orkade inte släpa Wiggo varför de 2 ägarna övergav henne och tog med sig radion, lite kläder och annat.Kort därpå sjönk Wiggo med aktern före och de 2 räddade infördes ons morgon 5.10 till Svaneke. Hon var Ystads sista fartyg sedan galeasen Wetsera sålts till Stockholm 1953 och Ytsdats Allehanda hade som rubrik den 5.Okt.1960:" Ystads handelsflotta övergavs på tisdagen NO Bornholm."

(Se 27.10.40)

WIGGO 24.7.44

F.d svensk ångare sänkt i Kiel 24.7.

Vid R.A.F.raiden mot Kiel 24.7.44 sänktes Versuchsschiff Axel av Lübeck som totalförstördes av 2 bombträffar. Axel var identisk med ss Edda av Stockholm som den 9.4.40 blev fast i Norsk hamn och 5.12.40 konfiskerades av Prisdomstolen i Hamburg. (Se Edda 9.4.40)

PATRIA 24.7.44

BOMBAD I BREMEN UNDER LÅNGDRAGEN FLYGLARMSRESA VIA HOLTENAU MED MALMLAST.

Journal

Mån 10.7.44 kl 18 avgått från Luleå med last av 2054,4 ton järnmalm,destinerad till Holtenau för vidare order.

Mån 17.7 kl 07.25 ankrat vid Laböe signalstation för kontroll. Fått order att sträcka bärgningswires under fartyget. Kl 08.15 hivat upp och fortsatt resan. Slussat i Holtenau 09.10-10.05 och fått besked gå till Bremen. Vägrats bunkers i Holtenau.Fått kanallots, 2 styrare och 2 marinsoldater ombord. Fortsatt resan. Kl 14 skiftat lots vid Nübbel. Kl 18.15 förtöjt vid bunkringskaj i Brunsbüttel.Fått order att lossningshamnen ändrats till Delfzijl men att bekräftelse skall erhållas från rederiet. Bunkrat c:a 73 ton. Kl 20.30-21.35 slussat i Brunsbüttel och ankrat 23.30 vid Altenbruch enligt order. Kl 23.30 flyglarm.

Tis 18.7 kl 0.220 blåstes Faran över. Kl 08.20-10 åter flyglarm. Erhållit skriftlig order genom mäklaren: lossning i Delfzijl,lastning i Emden

Ons 19.7 10.40 lättat ankar och gått att efterhöra order.Påträffat orderbåten som meddelade att samtliga fartyg måste kvarligga. Ankrat 11.35 på Altenbruch redd i avvaktan på vidare order.

Tors 20.7 flyglarm 00.30.Överflygningar och eldgivning från luftvärnet. Kl 01.10 faran över. Åter flyglarm 01.45-02.40. Inga order under dygnet.

Fre 21.7 Flyglarm 01.45- 02.45 med eldgivning från luftvärnet,avlägsna detonationer och eldsken på himlen. Inga order under dygnet. 23.45 flyglarm.

Lör 22.7 Faran över 00.45. Åter flyglarm 01.340-02.00. Lotsen lämnat fartyget kl 11.40. Kl 13.35 fått ombord spärrballong,raketkastare samt tre marinsoldater för dess skötsel. Kl 14 erhållit lots samt skriftlig order genom Begleitdienstkommando Cuxhaven att fartyget skall gå till Bremen för lossning. Order att lätta 19.15. Flyglarm kl 18.10-19.30.Hivat upp 19.20 och fortsatt resan. Kl 20 lämnat tullsoldaterna och fått ombord en signalmatros vid Cuxhaven.

Sön 23.7 Kl 03 fåttlots vid Hoheweg. Kl 05 lämnat Elbelotsen och signalmatrosen vid Bremerhaven. Ankrat 05.10. Lämnat lotsen 05.20 och fått ombord en tullsoldat. Kl 07.15 kom lotsbåten ut och meddelade att avgången uppskjutits till 11.30 på grund av minfällning från flyg. Fått lots 11.20. Hivat upp och fortsatt resan 11.30. Fått assistans av en bogserbåt 13.15 och skussat i Bremen 15.35-16.10. Kl 17.15 förtöjda på anvisad lossningsplats i Bremen. Börjat lossa 19.30 med kran från kajen. Kl 24 arbetet avbrutits av flyglarm då c:a 500 ton lossats.

Mån 24.7 Flyglarm 00.00- 03.00 Eldgivning från luftvärnsbatterierna runt staden med splitternedslag över fartyget.Fortsatt lossningen kl 04 och lossat c:a 1000 ton fram till midnatt.

Forts

PATRIA 24.7.44

Tis 25.7 kl 00.15 flyglarm. Kl 03 faran över. Lossat kl 04 -17.30 då hela malmlasten var utlossad.Börjat bunkra 15.20 med bunkermaskin varför bunkringen ej inverkat på lossnibgen.Bunkrat 110 ton kl 16.30

Ombord 25.7.44

H.Fredriksson N.Jansson Thor Gädda

1e styrman 2e styrman Befh

(Insänt till SKN 5.8.44 av Göthabolaget i Göteborg)

Assurans

Okänt för SÅAF, enligt P.M den 18.2.45

Historik Eget

Lastångare på 1389 brton byggd 1904 vid Le Vulcain-Belge Ltd I Hoboken, Antwerpen av stål. (Ex Vera, Bryssel) L 73 B11,3 Tillhörig Förnyade Ångf.AB Götha (Sternhagen) i Göteborg. Se vidare historik 22.6.44

Krigshaverier: 6.4, 22.6, 24.7 och 18.8 .1944

MASILIA 24.7.44

BOMBSKADAD I HOLTENAU PÅ FLYGLARMS-RESA TILL BREMEN MED MALMLAST.

Journal

Ons 19.7.44 kl 10.20 avgått Luleå med full last av järnmalm destinerad till Holtenau för vidare order.

Sön 23.7 Flyglarmssignaler från vaktfartygen i Fehmarn Bält från kl 11 till kl 16.

Mån 24.7 till ankars på Holtenau redd. Kl 00.20 flyglarm. Kl 01.05 började ett våldsamt flyganfall mot Kiel och Holtenau som pågick utan avbrott till kl 02. Under hela anfallet slog bomber ner runtomkring och intill fartyget som vid krevaderna skakade och skrängde våldsamt. Av lufttrycket rycktes alla hytt- & skåpdörrar upp,allt löst i hytterna blåstes om vartannat på durkarna och ut i gångarna varjämte en del möbler skadades. Alla luckor i 1ans,2ans och 3ans luckor lyftes ut sina lägen och föll delvis ner på malmlasten, hållare till fönsterkarmarna i styrhytten slets bort och glasen krossades delvis, splitter från luftvärnet föll ner på däck. Kl 02.35 blåstes Faran över. Från båt på utsidan undersöktes bordläggningen och från insidan medelst ficklampa men inga skador kunde upptäckas. Pejling av tankar och rännstenar företogs omedelbart och upprepades med vissa mellanrum under dagen men någon läckning kunde ej förmärkas.

Tis 25.7 Under gång i Kielkanalen. Kl 01.10 flyglarm. 01.30 förtöjt i kanalen på grund av luftvärnseld och flygmotorbuller. Kl 03.30 faran över. Kl 15.40 åter flyglarm och kl 16 Faran över,

Ons 26.7 till ankars i Altenbruch. Kl 01 flyglarm,flygmotorbuller och luftvärndeld. Kl 02.50 Faran över. Avgått från Altenbruch 21.15 och 21.45 ingått i minsvepareskort vid Cuxhaven,

Tors 27.7 flyglarm 00.05, stora flygformationer passerat över konvojen. Bombkrevader och lv-eld. Kl 03.30 Faran över. Ankrat 06.50 på Bremerhavens redd.

Fre 28.7 Till ankars å Bremerhavens redd. Flygvarning 10.25, Faran över 10.35. - Kl 23.35 åter flygvarning.

Lör 29.7 kl 00.00 flyglarm. Kl 00.10 stora flygformationer under inflygning som pågått utan avbrott till kl 02 under våldsam luftvärnseld. Kl 02,10 Faran över. Åter flyglarm 08.50.Stora flygformationer under inflygning under häftig lv-eld. Kl 11.05 Faran över. Fått lots ombord 11.15 och avgått mot Bremen. 11.35 åter flyglarm, 11.50 Faran över. 12.20 erhållit order att återvända till Bremerhaven på grund av att Bremen utsatts för ett stort flyganfall. Åter ankrat på Bremerhavens redd kl 13.40.

Ons 2.8 kl 12.15 anlänt till Bremen. Kl 18.55 flyglarm. 19.50 faran över.

MASILIA 24.7.44

Fre 4.8 i Bremen. Flyglarm 11.40. Stora flygstyrkor över staden med bombardemang och häftig lv-eld. Kl 16.15 faran över. Kl 17.10 åter flyglarm och lv-eld samt 17.30 faran över. Kl 18.20 åter flyglarm till 20.30 då faran över blåstes.

Lör 5.8 flyglarm 10.40. Stora flygstyrkor passerat över och runt Bremen under spärreld från luftvärnet. Kl 14.30 faran över. Kl 23.15 flyglarm.

Ons 6.8 Flyglarmet pågått till 02.50 då faran över blåstes. Avgått från Bremen kl 06 och anlänt till Bkare 08.15. Flyglarm 10.45. Stora flygstyrkor passerat i alla riktningar.Tidvis kraftig lv- eld. Kl 14 faran över.

Ons 10.8 Till ankars vid Fehmarn Bälts fyrskepp. kl 23 flyglarm.

Tors 11.8 Flyglarmet pågått till kl 02 då faran över blåstes.

Sön 13.8 kl 1445. anlänt till Gävle.

E.W.Ejvik
1e styrman

Joh.Roswall
telegrafist

Gävle 14.8.44
J.G.Olsson
Befh

Journal

Ons 23.8 i Gävle. Vid företagen undersökning under resan och efter utlossning i Gävle den 17.8 ha förljande skador upptäckts efter det våldsamma flyganfallet natten tii 24.7 då fartyget låg till ankars i Holtenau sluss:

Bordläggningsplåtar intryckat, spant krökta i för-& akterrummen.
Splitterbucklor i däck och luckkarmar.
Sex luckpresenningar söndertrasade.
Ett stort antal naglar i däcken lösa.
Alla luckkarmar i mellandäck hoptryckta så att inga skärstockar passar i sina spår.
BB livbåt hoptryckt och bräckt.
Landgången till båtdäck sönderbruten.
Garneringscementen i rummen sönderskakad.
Taljelöparen till 5ans topprep BB avskuren av ett splitter.
En del ventilglaas krossats i hytterna och styrhyttsfönster krossats.
Fartygets radiomottagare skadad.
I hytterna ha inventarier förstörts,lampor och lampkupor krossats.
Glas och porslin sönderslagits i Penteri.

E.W.Eivik
1e styrman

E.R.Norrman
2e styrman

Gävle 23.8.44
J.G.Olsson
Befh

Assurans

Haveriet kostat totalt 39.126:88 plus 1030:50 i besiktningskostnader för SÅAF mm.

MASILIA 24.7.44

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat 23.8.44 på slip vid Gävle varv.

Bordläggningen:Skarpa bucklor & hårda intryckningar,typiska förkrängning och bottenslag vid kraftiga skakningar förorsakade av bombexplosioner. 11 plåtar riktas STB, 1 förnyas, 5 riktas BB, 30 spant BB och 26 STB riktas liksom slingerkölarna. 1663 naglar i däck & bordläggning omnitas och 103 löpmeter växel riktas.

Cement: 16 fack garnerings-och 6 fack rännstenscement förnyas.

Akterrummet: 2 stöttor riktas.

Fördäck: 11 bucklor STB riktas, 2 plåtar riktas, 350 naglar omnitas.

Midskeppsdäck: 2 plåtar rikats, 100 nagalar omnitas.

Lastluckor: 36 skärstockar i mellan- & huvuddäck uppriktas inkl spår.

Landgången förnyas.

Hytter BB: repareras spm behövligt, 6 sidoventiler förnyas, ett fönster förnyas på bryggan.

STB livbåt: Hela BB-sidan intryckt,måste kondemneras.(Hängt utombords och krossats mot bommen vid en bombexlosion) Ny båt anskaffas.

Kostnad: 29.277:-

Maslilia kom till varvet 18.8.44, låg på slip 22.8- 6.9 och sedan upplagd vid varvet i väntan på krigsslutet. Reparationerna klara 26.10,förhalat till uplläggningsplats i Nyhamn,Gävle.

Assurans

SKN 23.5.45 till SÅAF betalat 37.405:25

Eget

Historik

Se Masilia 22.6 43 (Flygattack i konvoj)

Övriga krigshaverier

4.11.43 minskakning, 24.7.44 bombskadad.

---

444 B-24-plan mot Bremen 29.7.44

444 B-24 Liberatorplan ur U.S.8th A.F fällde 28.7.44 1250 ton spräng- och brandbomber över Bremen och Oslebhausen, med egen förlust av ehdast 2 plan medan 96 skadades. 569 B-17-bombare anföll Merseburg/Leuna och 33 plan Gött ingen och Hildesheim. Bombeskadrarna hade eskort av omkring 700 jaktplan av vilka 7 gick förlorade. Det var framförallt Bremens västra förorter som drabbades (det egentliga målet var Vacuum-Öl-Raffinerie som totalförstördes vid en ny raid 4.8) Anfallet krävde 160 liv i igenrasade skyddsrum,därav 40 barn. I hamnen sänktes en jagare, 2 torpedbåtar och 2 ubåtar
OKW rapporterade för 29.7 34 nedskjutna plan varav 31 fyrmotoriga bombplan.

(SE 8 SV. FARTYG 29.7.44 BOMBSKADADE I BREMEN)

ARILD 25.7.44

ANMÄLTS FÖRSVUNNET MED MAN OCH ALLT EFTER PASSAGE AV KIELKANALEN 27.7.44

Sammanfattning

I SKN vol 322, haveri 2867,avhamdlas ett maskinhaveri som Arild haft i jan 1944 på resa Rendsburg-Holtenau-Trelleborg med 324 ton kol som rumslast. Befh John Löfström. Detvar kl 12.30 den 5.1.44 vid avgång från Rendsburg som vevhuset på mellersta cylindern sprängdes. Reparation i Tyskland var otänkbart. Den 16.1 erhölls order från rederiet att ta bogsering till Holtenau och om möjligt segla hem därifrån. Detta skulle dock ha varit alltför riskabelt i de trånga minlederna.Då ss Gunny av Västervik den 24.1 på resa Hamburg-Göteborg passerade Kielkanalen var Gunnys befh villig att ta Arild under bogsering hem. Den 25.1 ankom fartygen till Trelleborgs redd och därifrån bogserades Arild 31.1 av 3skonerten Skäldervik vidare till Landskrona för reparation. Besättning i jan 44 var :

Befh John Lennart Löfström,Glumslöv, 23.12 17
Bästeman Allan Evald Andersson ,Östra Hoby, 20.11.18
Kock Åke Alfred Dohrman ,Malmö, 13.10.16
Lättmatros Gösta Nilsson, Åhus, 11.11.21
Jungman Arne Sixten Martinsson, Simrishamn, 18.7.25
Jungman Matle Harald Andersson, Östra Nöbbelöv, 15.1.24

Sjöförklaring avgavs i Hälsingborg den 9.2.44.
SKN den 15.11.44 betalat 50% av bogseringskostnaden = 1717:34

=============

2.8.44 anmälde red AB Nordia i Hälsingborg till SKN att Arild inte avhörts sedan 25.7 och kunde befaras ha krigsförlist. – I brev till rederiet från SKN ,Sthlm 3.8.44, heter det:

" Åberopande gårdagens telefonsamtal få vi härmed meddela att vi satt oss i förbindelse med Kungl. Utrikesdepartementet,som lovat anställa erforderliga efterforskningar genom detyska myndigheterna.Så snart svar ingått komma vi givetvis att meddela Eder."

SKN har på mappen, som är tom, noterat:" Fartyget har ej avhörts sedan 25.7.44 vid passerandet av Kielkanalen på resa Harburg-Åhus." Samt " 15.8 fartygethar anlänt till destionationsorten." Avfört 10.1.45.

Vad som hänt 25.7- 15.8 44 framgår inte.
Måste följas upp i lokalpressen .Men var finns detta på UD???

Data

Tremastad motorskonert på 220 brton byggd 1943 vid Karlstads varv av stål L. 34,5 B. 7,3 220 hkr motor. Tillhörig red AB Nordia (O.M.Thore) i Jonstorp.

VG 11 ORION 26.7.44

MINSKADAD UNDER TRÅLNING VID ANHOLT, BOGSERAD AV VG 45 BANCO t. HEMORTEN.

Brev till SKN

Undertecknad, befh på i Träslövsläge hemmahörande VG 11 Orion får härmed anmäla ett farkosten övergånget haveri.

Tis morgon 25.7.44 kl05 lämnade vi Träslövsläge med SW kurs mot fiskevattnen vid Anholt,varest vi inträffade kl 08 ochutsatte omedelbart vår trål. Under dagens lopp gjorde vi 8 tråldrag,men visade sig fisket mindre givande. Omkring kl 20.30 ankrade vi upp på sydsidan om Anholts fyr. Frisk SW vind rådde undernatten, och även under påföljande dag. Vid 05-tiden lättade vi ankar och började ånyo fiska på samma plats. Fångsten syntes nu bliva god varför vi beslöt göra ytterligare drag. Under tiden vi voro i färd med att göra det femte tråldraget vid 15-tiden överseglade vi en undervattensmina som exploderade med fruktansvärd kraft invid BB låring. Enligt min uppfattning befann sig fartyget vid explosionen mitt över minan. Genom detonationen och trycket lyftes båten högt ovan vattenytan,satte sig plötsligt med aktern och sprang svårt läck.Vi trodde till en början att fartyget skulle gå till botten varför vi störtade mot livbåten. Fartyget hade genast börjat ta in avsevärt med vatten.Trots den häftiga explosionen befanns emellertid motorn ännu vara igång,men som densamma fullständigt skakat loss från sin bädd,slogs propellern ifrån och lät vi maskinen endast gå på tomgång för att underlätta länspumpningen. Med hjälp av maskinpumpen och handpumpen lyckades vi nämligen hålla fartyget någorlunda läns och vidtog nu åtgärder för att bärga trålen som oskadad kunde halas ombord. Vi såg oss ingen möjlighet att själva ta oss till hemorten,utan nödgades påkalla hjälp från VG 45 Banco av Träslövsläge som trålade c:a 1´söder om oss. Med Bancos befh överenskommo vi om bogsering in till Träslövsläge och Banco avbröt omedelbart sittfiske varefter Orion togs på släp. Under färden mot hemorten måste pumparna hela tiden hållas igång och efter ankomsten till Träslövsläge c:a kl 20 sliptogs fartyget omedelbart. - Tors 27.7 blev skadorna å skrov och maskin föremål för besiktning av magistratsbesiktningsmännen i Varberg och erhölls efter provisorisk tätning sjövärdighets bevis för bogsering till Knippla skeppsvarv för reparation. (Bogserinegen ombesörjdes av varvet) Jag får hänvisa till magistratsbesiktnings männens utlåtande.En del andra skador utöver de i detta utlåtande omnämnda torde emellertid framkomma ,enär fartygets garnering och motor blevo nedmonterade först å Knippla varv för mera ingående besiktning.

Träslövsläge per Varberg 16.8.44

John Augustsson

Befh

Besättningsmän:

Bertil Andersson

Karl Ludvigsson

VG 11 ORION 26.7.44

Besiktningsintyg

På begäran av befh å fiskebåten Orion av Träslövsläge ha u-tecknade magistratsbesiktningsmän denna dag (27.7.44) besiktigat skador erhållna vid minexplosion. Fartyget var vid tillfället torrsatt på slip. Varbergs Båtbygge

Skrovet utvändigt: Planka nr 4 om BB från kölen räknat spräckts på 1½ meter längd från förstäven och akteröver. Förnyas. Spik och bultar i bordläggningen lossnat,drev och bèck lossnat i nåten.

Skrovet invändigt: Skanslampa och skansskylight måste förnyas.

Radion: Ilandtagen för kontroll.

Lastrum: Cementballasten förnyas delvis.

Maskin: Då bl.a bottenplattan spruckit kan det antagas att dolda skador finns i motorn. Div.durkar och inredning lossbrutna. Batteri och generator ilandtages för reparation.

Däck: 3 plankor vid mesanmasten och en närmast BB om styrhytten något uppbrutna. Justeras. C:a 30 metera axxxx av drivningen lossnat.

Kompassen: Skadad,justeras eller förnyas.

Styrhytten: 4 glasrutor krossade.

Topplantärnan trasig liksom div glödlampor ombord.

Varberg 27.7.44

Carl E.Nilsson Skeppare

Frans Friberg Båtbyggare

K.Benson Hamnkapten

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat på slip vid Knippla varv 3.8.44.

Prov. tätning med ½ kg drev vid Varbergs Båtbyggeri kostat 100:-

Bordläggningen: Avsevärt läckage uppstått. Nytt kölbord av ek inlägges. Övrig bordläggning drives & beckas. 435 st ekspik förnyas. 130 kg galv. förhydningsplåt förnyas jämte 1300 plåtspik.

Däck: 4½ meter uppbrutna däcksplankor upphuggas och ny inläggas. Däcket vid akterskeppet hopdrages med 6 st 14" -bultar och c:a 20' 2 x7" ek.

Ballasten: Ny cementballast inbygges i lastrummet.(4 säckarcement,1½ kbm Sa

Inredningen: All skansinredning repareras,durk och bänkar iordningställas Nytt kaminrör. Ny rör och lampor i radioapparaten. Eldsläckaren repareras.

Styrhytten: Taket, som gått isär, rep. gm inläggning av 3 kvm ny masonite. Ny kompass. 10 spräckta rutor förnyas i hytten och skylightet.

Maskinarbeten: Motorn , typ 160 FV, monteras ner,transporteras med jakt till Göteborg och med tåg till Säffle motorverkstad där bottenramen förnyas inkl övre vevhushalvan . 3800:-
1 st reverseringsstativ förnyas inkl gejder 127:75
1 buntlager förnyas 120:- Vevaxeln jsuteras 26:-

forts

VG 11 ORION 26.7.44

Motorn fraktas tillbaka till Knippla varv och inmonteras i Orion .
Total kostnad på Säffle Motorverkstad blev 5334:55.
Jungnerverken reparerat Nife-generatorn för 68:50.
Maskinrummet måste rengöras från all utläckt tjära o.dyl & iordningställas.
Tankarna måste tryckprovas.Alla rör och ledningar överses etc.
Alla berörda ybor måste målas.
Kostnad 12687:50

Vid minexplosionen förstördes:

½ dussin tallrikar och en spegel, allt värderat till 12 kr för vilket SKN gjorde avdrag på 4:-
fat tjära 270:- , 15 liter lysolja 15:75, 10 liter motorolja 7:- och 7 liter rödsprit 7:70. = 312:45

Orion ankom till Knippla varv 27.7.44,sliptogs 3.8, sjösattes åter 23.8.
lla reparationer var klara 9.9.44 då Orion gick hemåt.

Assurans

Fiskelaget VG 45 Banco fått 300:- i bärgarlön av SKN
Minskadan totalt kostat ägarna 14156:05
SKN ersatt SÅAF 11.12 44 med 778:40
SKN 14.12 44 utbetalat 14434:48 plus 103:65 för oljor mm Ersättningen hade av SKN fastställts till 13884:84 men därutöver ersattes en månads stillaliggande med 850:-

---

"Dom hade inget val" 1985

Skeppare John Augustsson berättar 1984.

Han var då den enda som var kvar i livet av de 5 som var ombord 26.7.44.
"Min bror stod till ror och jag stod och kände på wiren .Det fanns ingenting som talade för något ovanligt.Plötsligt bara small det 5-10 meter ut från BB låring. Det kom så plötsligt att min första tanke var att en av motorns lufttankar exploderat ,men så vräktes enorma vattenmassor upp vid sidan av oss och allt ombord skakades i en enda röra. En man höll på att steka fläsk i pentryt. Fläskfettet satt i taket efteråt. Motorns bottenplat platta spräcktes i 2 delar,vevhuset gick också sönder,men konstigt nog så stannade inte motorn .Då vi hade sansat oss lite kom vi överens om att försöka bärga trålen. Det var ganska besvärligt och vi måste ta det mycket försiktigt eftersom motorn stod och vaggade som om den skulle välta. Egentligen hängde den väl mest i stagen. När vi fått in trålen kunde vi börja se oss omkring. Vi märkte nu att båten läckte.Vi kunde dock hålla undan med pumpen sedan motorn stannat.Vi togs under bogsering hemåt av andra fiskebåtar och fick pumpa hela tiden. Under bogseringen kunde vi mera kolla upp skadorna. Att alla rutor i styrhytten krossats såg vi ju genast,mennu fick vi se att mesanmasten hoppat ur sitt spår och att topplanternan hängde

VG 11 ORION 16.7.44

lös i den elektriska ledningen.I maskin hade durkplåtarna kastats om varandra så det var tur att ingen befann sig där när det small. Ytligt sett blev ingen av oss skadad,men själv fick jag en våldsam knyck i ryggraden vid smällen så jag fick dras med ont mycket länge. Då vi fått båten på slip kunde vi skyffla upp barlasten som splittrats i småbitar.

Ingen sjöförklaring Eget

Inte heller Orions minsprängning blev föremål för sjöförklaring på KK.

Historik

Motorfiskebåt på 30 brton byggd 1942 vid Gustafssons & Söners varv i Landskrona av ek. L 14.5 B . 5,3 Ägd och förd av skeppare John Edvin Augustson i Träslövsläge. Värd 40.000 exkl redskap. 85 hkr motor (Säffle) Fick ny 120 hkr motor 1956.

C.A.BANCK 29.7.44

TRÄFFAD AV 2 BOMBER VID RAID MOT BREMEN I VILKEN 8 SVENSKA FARTYG SKADADES.

Rapport

Lör 29.7.44 kl 10.15 f.m ,förtöjt i ducd'alber vid Roechlings lastplats i Bremen träffats av en eller 2 bomber som skadade skrov, däck, maskin,skott och pannor. 21 ombv. Ingen av dem skadats.

Utdrag ur skeppsdagboken

Lör 29.7 förtöjda vid ducd'alber vid firma Roechlings lastplats i Bremen i väntan på lastningstörn,blåstes vid 10-tiden flyglarm varvid alla arbeter avslutades. En kort stund efteråt utsattes Bremen för en mykcet häftig flygraid. Kl 10.15 träffades fartyget av en eller 2 bomber som gick in akter om huset på bryggan,genom wc:t och däcken, mot STB ångpanna i eldrummet ,vidare ut genom undre kolboxen och genom bordläggningen om STB c:a 2' över barlastvattenlinjen. Fartyget skakades mycket genom bombnedslaget och genom andra bombexplosioner runt omkring och fick svåra skador. Midskeppet omvärvdes av rusånga och befh själv blev instängd i sin raserade hytt men kunde ta sig ut sedan ångtrycket minskat. Ingen av besättningen skadats. Vid en första undersökning konstaterades bl.a att skottet mellan eldrummet och kolboxen sprängts in över STB panna som fått en stor buckla, att skottet mellan eldrummet och förrummet bucklats, att skottet mellan eldrummet och maskinrummet bucklats upp mot HT-cylindern så att passage blivit helt omöjlig mellan skottet och maskinen, att stora pådragsventilhuset slitits bort vid bröstet,att huset för säkerhetsventilerna slitits bort och ånglådan på maskintoppen- som leder ångan till winschar,pumpar och styrmaskin- brustit.Mellangretingen hade förskjutits akteröver och krökt stängerna för omkastningsmaskin, utblåsningar,direkt och throttel. Maskintelegrafen totalförstörts. In- och utgångshål slagits i däck och bordläggning, wc:t ramponerats. Glas, porslin och matkärl förstörts eller slungats överbord. Täckluckor och presenningar trasats sönder eller kastats överbord. Timmermans verktygslåda borta. All cement i slaget runt hela fartyget söndersmulats. I förrådet under backen befanns färgburkar ha slungats i däck så att färgen runnit ut. Inget vatten dock inträngt i rummen enligt pejlingar som gjorts. Ovannämnda skador är endast en allmän överblick . Sannolikt har omfattande skador uppstått på maskin, skrov pch pannor och på rörsystemen. Så fort tillfälle gavs efter flyganfallet underrättade befh telegrafiskt rederiet och även svenska konsulatet underrättades. Inga människor ha gått förlorade eller erhållit kroppsliga skador.

Bremen 29.7.44

K.M. Leveau

Befh

==============

C.A.BANCK 29.7.44

Maskindagboken

Lör 29.7 c:a kl 10 f.m blåstes flyglarm och alla i maskin gick upp. Kl 10.15 kom en bomb som slog genom däcket och klosettdurken på STB sida och anställde stora skador. Båda stora och lilla pådraget på STB panna,likaså säkerhetsventilerna bröts av i gjutloppet och lyftes c:a 1 meter.Där var c:a 160 lbs ånga som rusade ut samtidigt.Skottet mellan kolboxen och pannan slets loss och böjdes in över pannan som fått en buckla på STB sidan.Ett stort hål slogs i underboxens STB-sida och maskinskottet böjdes in till HT-cylindern.Gretingarna försköts akteröver c:a 8" och krökte alla stängerna för utblåsning,direkten,omkastningsmaskin etc. Maskintelegrafen bräcktes helt sönder, liksom ånglådan på maskintoppen. Samt en massa andra skador som senare får konstateras.

Bremen 29.7.44

Crew list

Befh Knut Mauritz Leveau.Drottninggatan 182b, Hälsingborg,13.1.85 i Råå (Sedan 23.6.42)

1e styrmanCarl Ekman, Sandviksgatan 27,Hälsingborg, 8.3.80 Vällinge

2e styrman Hitle Albert Karlsson, Norra Åsum, 4.2.93 i Listerby

Chief Bernt Nilssoj, Tågagatan 41,Hälsingborg, 3.11.78 i Sörby

Maskinist Ture Valentin Anderson , Landskrona, 26.3.11 Hälsingborg

Stuert Nils Gustaf Backe, Höganäs, 25.10.09 i Brunnby

Kock Klas Sanfrid Östergren, Sölvesborg, 10.9.08 Mjällby

Mässpojke Erik Malte Allan Johansson, Sölveby, 26.5.27, i Sölveby

Matros Leander Bengtsson, Södergatan 11, Sölvesborg, 1.3.90 Mjällby

Matros Karl Pettersson, Sölvesborg, 12.3.12 i Asarum

Matros Per Bernhard Engström, Mjällby, 18.11.10 i Mjällby

Lättmatros Karl Sture Persson, Malmö, 4.2.16 Björnekulla

Lättmatros Henning Gustaf Ewald Ahlby, Dalhem, 23.12 22 Norrlanda

Lättmatros Klas Hilding Knutsson, Mjällby, 28.4.18 Mjällby

Donkeyman Gösta Harry Lindskog, Ö.Broby, 22.3.01 Ö.Broby

Smörjare Karl Harry Björklund, Mjällby, 16.3.12 Mjällby

Eldare Ture Severin Englund, Skön, 16.11.95 Skön.

EldareFrans Oscar Rönn, Skön, 11.12.10 Skön

Eldare Albert Emanuel Andersson, Sundsvall, 26.11.93 Sundsvall

Lämpare Anders Hugo Eriksson, Hallstahammar, 23.11.18 Ljusdal

Maskinelev Karl Erik Lövmark, Hälsingborg, 9.12 21 Harlösa

Sjöförklaring ombord på C.A.Banck i Bremen 30.7.44

Zeugen als Beisitzer: Kapitän Nils Marthins på ss John & Julius Hemberg på ss Greth.

Utdraget ur skeppsdagboken upplästs

Forts

C.A.BANCK 29.7.44

Befh Leveau: Inget att tillägga. Bisittarna frågat vad besättningen gjort då ånga strömmade ut ur pannan efter bombexplosionerna? Befh svarat att han själv försökt att genast komma ut på däck" aber dass sei ihm infolge der Zerstörungen nicht gleich gelungen." Weitere Fragen hatten die Beisitzer nicht zu stellen.

Chiefen Nilsson: Förklarat sig inte ha ngt att tillägga. Kapten Hemberg frågat var han befann sig vid bombnedslaget? "Er erklärte in seiner Kajüte geschlafen zu haben." "Soblad die möglichkeit dazu gegeben war,ging er auf dem Deck un zu sehen was passiert war und die notwendigen massnahmen zu ergreifen."

Matros Bengtsson: Akterut vid explosionen.

Donkeyman: Inget att tillägga.

Protokollet avslutas med "Damit wurde die Seeverklarung geschlossen"

Ewald Harms
Konsulatssekretär

(Inkom till KK först 16.10.44 beroende på att originalprotokollet förstördes då konsulatet utbrändes vid en flygraid.)

KK memorial 15.11.44

Bombanfall av främmande flygmaskiner över Bremens hamnområde.

Ex officio Bo Bergström

UDH 1392

Telefonmeddelande till UD från Alt-Döbern 31.7.44

Konsulatet i Bremen meddelat den 30.7 att 3 svenska fartyg, Vesuvius,Margol och C.A.Banck bombskadats i Bremen.Inga dödade eller sårade.

SKNEIII vol 311

Kunde gå hem efter nödreparation

Journal

Lör 29.7 kl 10.15 träffades fartyget i Bremen av bomber varvid svåra skador uppstod på skrov och pannor.

Mån 31.7 Max Doflein från SKN och Tyska Regeringens Representationsnämnd besiktigat skadorna. Avlagt sjöförklaring ombord.

Tis 1.8 Duncker & Joly besiktigat samt expert för Bureau Veritas.

Ons 2.8 Kl 05.30-08.40 förhalat med 3 bogserbåtar under lots ledning från Roechlings till Deutsche Schiff-& Maschinenbau A/G Werft AG Weser, reparaturanstalt Europahafen.

Tors 3.8 Påbörjat prov. reparationav maskin,skrov, pannor och rörledningar.

Fre 4.8 Arbetena fortsätter med uppehåll vid flyglarm

Lör 5.8 Arbetena fortsätter med uppehåll vid flyglarm

Sön 6.8 Inget arbete utfört

Forts

C.A.BANCK . 29.7.44

Mån 7.8 – fre 11.8 Fortsatt reparationsarbete med uppehåll vid flyglarm.

Lör 12.8 Sjövärdighetsbevis utfärdats för resa i barlast till svensk varv.

Sön 13.8 Samtliga reparationer avslutade. Avgått 12.45 från Bremen med en panna, destinerad till Trelleborg för vidare order. Kan hålla 6-7 knop.

Mån 14.8 passerat Brunsbüttel vid middagstid.

Tis 15.8 Fortsatt resan under gynnsamt väder. Ankrat kl 15 på Trelleborgs redd. Rederiets inspektör besiktigat och beordrat oss till Göteborg.

Ons 16.8 Anlänt till Göteborg kl 13.45 och förtöjt i bojarna 23-25. Ombud för Eriksbergs varv besiktigat skadorna.

Tors 17.8 kl 04-05.30 förhalat till Eriksbergs varv och dockats. Rederiets isnpektör, ombud för SKN och Bureau Veritas expert besiktigat varefter reparationerna börjat på e.m.

Göteborg 17.8.44

Knut M.Leveau
Befh

Vorläufiger Schadensbericht

Duncker & Joly besiktigat 1.8.44 i Bremen (Ing. J.Makler)

"Das Schiff ist von einer Bombe getroffen worden, die Mittschiffs an STB-seite das Bootdeck, Brückendeck und Hauptdeck durchschlagen und auf dem STB Kessel zue Expolison kam."

Schaden:

Aussenhaut STB im bereich des Bunkers von ~~grössem Sprengstück~~ grösserem Sprengstück durchschlagen.

Bunkerschott durchschlagen.

Hauptdeck (2 Plattengänge), Brücken- & Bootsdeck durchschlagen und Spanten und decksbalken uzw beschädigt.

Türen der vermessungsöffnungen am Brückendeck beschädigt.

Vorderes Heizraumschott splitterbeschädigt.

Luft- & Peilrohr tank 1 beschädigt.

Schornsteinstagen und Stag von STB Ladepfosten abgerissen.

Holzschacht über Kesselraum beschädigt.

Lukendeckel u. Persenninge der Sattelschütte überbord geschleudert.

2 Lädelukepersenninge und 1 Kiste mit Zimmermannsverkzeug ~~xxx~~ verlorengangen .

Kompass und Axiometerleitung beschädigt.

Luftdrucksschäden sind im Hospital, Tagesraum, Navigationsraum, Telefunkenraum, Salon, Kapitänszimmer, Bad, Klosett, Niedergang uzw entstanden.

Weitere Schaden im Heizraum & Maschinenraum

Staubschott verbeult und abgerissen.

Vorvärmer mit Fundament losgerissen

Injektor mit Rohrleitung abgerissen

forts

C.A.BANCK 29.7.44

Seitenbunkerschott im Heizraum losgerissen u. verbeult.
Kesselmantel (STB Kessel) schwer eingebeult. Kessel auf lagerung verschoben
Rauchfangklappen der beiden Kessel verbogen.
Carbidtank aufgerissen.
T-Stützen der Hilfsdampfleitung abgerissen.
Verschiedene schaden ab Rohrleitungen im Heiz- u Maschinenraum.
Manometer losgerissen.

Storeraum und STB Seitenbunkerschotten losgerissen und ausgebeult.
GrÄting u. Flurplatten im Heiz- u Kesselraum beschädigt.
Manövrierstänge der Hauptmaschine verbogen.
Telegraf im Maschinenraum und Drahtleitungen zerstört.
Feilbank losgerissen.
El.Leitungen im Heiz & Maschinenraum teils zerstört.
Uhr, 2 thermometer and anderes zerstört.
Speiseleitung und Maschinenpumpe beschädigt.
Lenz- & Trinkleitungen beschädigt.
Armaturen,Isolierungen,Rohrleitungen von beiden Kesseln beschädigt.

Das Schiff liegt zur Zeit an der Werft wo die notwendigsten Reparaturarbeiten ausgeführt werden, um es unter eigenem Dampf,allerdings nur mit einer Kessel ,nach Schweden zu überführen.

Bremen 8.8.44

Reparationer utförda vid Weserwerft

Axiometerleitung auf dem Brückendeck instandgesetzt.
STB Aussenhaut: Einen Flicken 800x800x16 sowie einen Flicken für Raumschott STB 300x300x10 angefertigt und befestigt.
Die El. Lichtleitung instand gesetzt. 4 Manometer & 1 Barograph repariert.
Zum ausschalten der STB Kessel Haupt- & Hilfsdampfleitung losgenommen und abgeblindet. 14 Rohre der Haupt- & Hilfsdampfleitung, der Pfeifenleitung der Lenz- & Peilrohrleitung losgenommen, repariert und wieder eingebaut und verpackt. Ein Ventil für Umsteuermaschine ausgebaut,ein neues Ventil geliefert und eingebaut.Bedienungsgestänge für Hilfsdampfumsteuermaschine und EntwässerungshÄhne losgenommen,gerichtet und wieder eingebaut. GrÄting in de der Mittelstation von Hochdruckcylinder losgenommen, eine NotgrÄtung aus Holz eingebaut.Den Kondensattank im Heizraum angefangen und gehaltert.
Däs Staubschott zwischen Heiz- & Maschinenraum losgebrannt, ausgebaut,in kleine Teile zerschnitten und an Deck transportiert.Das Flurgerüst in der Maschine ausgerichtet, 4 Stützen neu angefertigt und angebracht. C:a 15 meter Strecktaue als provisorisches Geländer gezogen.
Kosten RM 2876:-

C.A.BANCK 29.7.44

Telegram till rederiet 29.7 från Carl Scholle (Makler) i Bremen

C.A.Banck STB -Kessel STB Aussenhaut beschaedigt schiff schwimmt Mannschaft wohlauf Telegrafiere weiteres ehesmoeglich = BO.

Christer Banck i brev 1.1.45 till SKN

Med anledning av mitt telegram till mäklaren i Bremen att via luftpost hitsända avskrift av sjöförklaringen ,skriver han som följer:" Ich habe mit dem hiesigen Schwedischen Konsulat rücksprache genommen und höre dass sämtliche Unterlagen hier verbrannt sind, Das Original der Verklarungskate wurde jedoch seinerzeit an das Kommerskollegium in Stockholm abgesandt,und das Konsulat bittet,sich an diese Stelle zwecks erlangung einer Abschrift wenden zu wollen." Kanske SKN för postgångs skull gör hänvändelse direkt till KK för erhållande av önskad avskrift.

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger 17.8.44 i docka vid Eriksbergs varv,Gtbg.

Bordläggningen: 5 plåtar förnyas STB, 2 om BB,4 plåtar riktas samt 1 spant S'
7 plåtar och 15 spant riktas om BB.

Båtdäck: Som en bomb gick genom båtdäck och ner i maskin uppstod svåra skador.Därför måste trädäcket delvis förnyas & drivas. Gretingar & luckor blev krökta och måste riktas. En sanitetstank sönderslogs o måste förnyas En sanitetstank måste losstagas och återfastsättas. Vidare var båtskråna till fallen och båda livbåtarna sönderslagna o måste repareras och devis förnyas.

Inredningen: På grund av de våldsamma vibrationerna vid bombexplosionerna blev träpanelen och målarfärgen i hytter och bostäderrså hårt medfarna att panel och möblermåste repareras och bostäderna ommålas. Cement och durkplattor i kök,badrum & wc etc ha skakat loss och måste omläggas.

Huvuddäcket: 2 plåtar förnyas, 1 riktas,en del balkar kapas & förnyas.

BB kolbox: Skottet synnerligen illa åtgånget då bomben gick igenom det.
7 plåtar förnyas,3 kapas & förnyas, 9 riktas efter losstagning.

Dammskottet: Av tryckvågen så hårt utbuktat att det måste tas ner,repareras och återuppsättas.

Maskineri mm: Undersökning av allt maskineri och av länsmaskineriet.

Styrmaskin: Spräckt snäckhus förnyas,styrledningen gås igenom.

Propellerhylsan: Ny Pockenholz å över-& underhylsorna.

STB panna: Ny överdel, nya stag, nya pålägg för stora ångventilen,175 vanliga tuber och 1 stagtub förnyas mm.

BB panna: Pressning av 39 tuber,siktning av växlar etc

(Protokollet oomfattar 38 foliosidor)

Forts

C.A.BANCK 29.7.44

Kommandobryggan: Vindskydden på båda sidor repareras & justers.
Styrratten repareras. Lister fastspikas i sjukhytt,radio-& karthytter.
Vant: 1 vant STB till förliga bompålen och 1 skorsstensstag förnyas.

Brygg- & båtdäck: Trädäcket på bryggdäck förnyas 50 kvm om STB.
967 löpmeter av båtdäck drives och beckas.
Sotskottet runt pannkappen förnyas 330 kvadratfot av furu.
5 luckor på kapptaket riktas,vattenbräder och halvrundlister förnyas 10 löpmeter, 8 nya knopar för upphängning av livbälten, 1 barriärstötta med 2 strålar förnyas, ny däcksventil till pannrum & wc STB, 1 sanitets tank (rymd 1 kbm) förnyas med värmeslinga och rörledningar, 1 sanitets-tank repareras, under isboxen inlägges ny träfisk 1200x150x 100 varvid 8 hål i däcket igensättas, jollens aktre skrå förnyas, 4 skrån till livbåtarna repareras. 2 däcksbalkar STB kapas & förnyas.

Undre bryggdäck: 3 plåtar uppriktas STB, 2 om BB.Ny järndörr t.Eldrummet.

Salongen: Trädäcket fastsättes med delvis nya bultar,nyvla$,beckas etc 85 löpmeter, 170 kvadratfot hård masonite inläggs på durken,Ny linoleummatta 16 kvm, ny spegel och nya lampetter, reparation av takpanel och de möbler som slagits loss från skott och durk = buffén, bordet, slinerräcket,polerade lister,2 tavelramar.

Befh hytt: Ny linoleummatta 9 kvm, masonitebelagd durk 100 kvadratfot, 2 balklister förnyas, kojen överhals och putsas, 5 tavlor uppsättas, lås justeras,måals.

Badrum: 5 kvm nya durkplattor, ny hylla,nya badkarsklips, nytt badkar, ny skottplåt 1350x2100x6, 3 nya dörrklammor, ny pappershållare.

WC: 2 däcksplåtar kapas & förnyas,en plåt riktas,2,7 kvm nya durkplattor, ny ekdörr med karm,ny trätrall av furu mm mm

1e styrmans hytt,Stuerts hytt,Pentryt: Däcket planas med inläggning av masonite,påläggning av korkmatta från salongen,målning.

Proviantrummet: 10 kvm durkcement förnyas.36 kvm takpanel loss & fast.

Köket: 9,3 kvm nya durkplattor,spisen ommuras och repareras på 3 ställen med nya ringar & lock & a8 nya roster. Ny skåpframsida med dörr, ny bordskiva av bok, nya dörrlås.

Befälsinredningen: Planing av däck,masonitinläggning, linoleummatta från salongen inlägges. Gäller även befälsmässen. Lister fastsättas. Målning.

Gång STB & BB ½ gång om BBi salongshuset:Dörrfoder förnyas om BB,nya lister, planing av däcket,84 kvadratfot Hernitex på skotten i BB-gången. Målning.

Poopdäck: 570 löpmeter däck drives & beckas, 5 järndörrar riktas,3 nya lamphållare,nakterhuset fastsättes, flotten repareras.

Forts

C.A.BANCK 29.7.44

Befälets wc & manskapets wc: Nya wc-skålar och tvättställ.
Radiopejlapparaten repareras.
Landgången förnyas.
En mängd utrustning förstörd eller försvunnen.
Kostnader: 166.925:- kr

C.A.Banck kom till varvet 17.8.44, låg i docka 17-29.8, de sista reparationsarbetena utfördes 12.10.44 och gällde garneringen i förrummet. Fartyget kvarlåg sedan i Göteborg i väntan på krigsslutet.

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN 22.11.44 = 200.038:71 varav för reparationen vid Eriksbergs varv 166925:- kr

SKN 9.10.44 till Duncker & Joly 430:91
SKN 9.2.45 till Rederiet 194.659:20
SKN 14.3.45till SÅAF 1200:- för besiktning.

Raiden den 29.7.44 mot Bremen Eget

444 Liberatorplan, B-24, ur U.S.8th A.F. fällde den 29.7.44 1250 ton bomber över Bremen och Oslebhausen,medan 569 plan bombade Merseburg/Leuna och 33 plan Hildesheim och Göttingen. Bombförbanden eskorterades av över 700 jaktplan. Ax Bremenförbanden förlorade endast 2 bombplan men 96 skadades. Ur jakteskorten sköts 7 plan ner. Det var framför allt Bremens västra förorter och hamnen som drabbades.I hamnen sänktes 2 ubåtar, en jagare och 2 torpedbåtar. 120 vuxna och 40 barn dog i skyddsrum som rasat ihop eller omvärvts av brädner. OKW rapporterade för den 29.7 totalt 34 neskjutna fientliga plan plan varav 31 fyrmotoriga bombplan.

Historik

Se C.A.Banck 19.5.44

2) MÅRGOL 29.7.44

BLINDGÅNGARE GENOM BRYGGAN OCH UT GENOM SIDAN VID BOMBRAID MOT BREMEN

Rapport

Bombskadad lör 29.7.44 c:a kl 10.30 liggande i überseehafen i Bremen med rums last av 1715 ton järnmalm från Luleå. 19 ombv. ingen skadad.

Journal

Lör 29.7. flyglarm kl 00.00- 02.10. Fortsatt malmlossningen kl 07.30. Arbetet avbrutits av flyglarm kl 09.Flyglarmet varade till kl 12.Häftigt flyganfall över hamnen. Omkring kl 10.30 träffades Margol på BB sida av en bomb som slog genom bryggan,bryggdäcketlfw-tanken,huvuddäcket och slutligen gick ut genom bordläggningen utan att explodera. Så snart ske kunde gjordes en undersökning av skadorna. Vatten befanns strömma in i förrummet genom hålet i bordläggningen och länsning igångsattes omedelbart. Genom fyllning av trimtankar bragtes hålet över vattenytan.Dricksvattentanken var helt sönderslagen,förliga däckshusets järnskott på BB sida svårt ramponerat, inredningen i 1e styrmans hytt delvis sönderslagen liksom ytterdörren till BB salongsgång,isboxen på båtdäck splitterskadad, rorledningen avslagen och dess trumma splittrad, förtoppens BB bardun avsliten mfl skador. Den avslitna rorledningen har åter hopfogats. Lossningen fortsattes kl 14 men avslutades för dagen kl 16.Det har konstaterats flera bucklor i BB-sidans bordläggning genom att fartyget slagit hårt mot kajen efter explosioner i vattnet i närheten. Huruvida ytterligare skador åsamkats fartyget har hittills ej kunnat konstateras.

Bremen 29.7.44

(Se:forts sid 3)

Erik M.Waesterberg
Befh

Sjöförklaring ombord på Margol i Bremen 30.7.44

Konsulatssekreterare Ewald Harms fört protokollet.

Bisittare: Befh på ss Vesuvius,Sigfrid Sörensson & befh på John,Nils Marthins. (Även dessa 2 fartyg skadats vid raiden)

Innehållet i skeppsdagboken jämförts med utdraget i rapporten och sjömansrullan med crew list varvid befunnits att allt var korrekt.

Befh inget att tillägga. Bisittarna inga frågor att ställa.

Chiefen Stenberg var i salongen då bomben träffade eftersom han inte hade hunnit ta sig iland till skyddsrum innan bomberna börjat falla.

Stuert: inget att tillägga.

"Nach ansicht der Herren Beisitzer wurde von der Geschäftsleitung und der Besatzung alles getan um grössere Schäden zu verhüten."

Befh gjort förbehåll för oupptäckta skador,

Inkom till KK 16.10.44. Samtidigt med denna 2-sidiga rapport insände Ewald Harms den 12.9.44 till KK i Sthlm protokoll för ss Vesuvius,C.A.Banck, Kattegat, Ingeborg,Daisy och Rosafred- Kort därefter förstördes konsulatet

MARGOL 29.7.44

med adress Ansgari Kirchhof 5,Bremen, vid ett bombanfall.

KK memorial 10.11.44

Orsak:Bombanfall av främmande flygmaskiner över Bremens hamnområde.

Ex officio

Bo Bergström

CrewList

Befh Erik Magnus Waesterberg,Rådmansgatan 72,Stockholm, 16.2.93 Gustavsberg (Sedan sept 42)

1e styrman Gustaf Hilding Ohlsson

2e styrman Anders Gustaf Winblad,45 år

Övermaskinist Kurt Gustaf Erhardt Stenberg

Maskinist Anders Gunnar Fredrik Fisch, 29 år

Stuert Sven Josef Natanael Jonasson, f.21.11.04 i Sthlm (Matteus)

Kock Anders Åke Persson

Mässuppassare Oscar Harman Elof Rehnström

MatrosGunnar Sigvard Klang, 26 år

Matros Lars Hansson-Beckman, 42 år

Lättmatros John Ivar Eriksson

Lättmatros Gösta Sigvard Eriksson

Jungman Nils Gunnar Svensson

Donkeyman John Arne Andersson

Eldare Gustaf Einar Persson

Eldare Karl Rune Clarence Olsson

Eldare Nils Paul Sundgren

Lämpare Kurt Arne Efraim Niklasson

Maskinelev Knut Sigfrid Karlsson

SKNEIII vol 311

Vorläufiger Schadensbericht 1.8.44

Ing. Mahler magistratsbesiktigat i Bremen 1.8.44.

"Das Schiff ist von einem Blindgänger getroffen worden, der Mittschiffs an der BB-seite durch Bootsdeck,Brückendeck.Trinkwassertank im Brückendeck, Hauptdeck und von innen durch die Bordwand ging."

Folgende Schäden wurden festgestellt:

Bootsdeck durchschlagen,Nähte undicht.

BBrückendeckshaus BB -Seitenwand gerissen und eingebeult

Brücken- & Hauptdeck durchschlagen.

Platte unter Scheergang fast auf ganzer breite durchschlagen .

Eisbox auf dem Bootsdeck splitterbeschädigt.

Einrichtung der I.Offizierskammer & Aussentür BB Saloneingang stark beschädigt.

Forts

MARGOL 29.7.44

Trinkwassertank im Brückendecksraum schwer beschädigt.
Ruderkette u. Führung beschädigt.
BB Bardune vom vorderen Mast abgeschlagen.
1 Landgangsteg stark beschädigt.
Es besteht die möglichkeit dass das Schiff auch noch einbeulungen unter Wasser hat,da es, laut angabe des Kapitäns, durch Bombenschläge in ummittelbarer nähe des Schiffes hart gegen die Kaimauer geschlagen wurde. Das Schiff liegt zur Zeit an der Werft im Europahafen, wo die zerstörten Aussenhautplatten repariert werden.

Journalutdrag till 14.8.44

Mån 31.7 kl 12.30 avslutat lossningen av malmlasten.Förhalat 17.45 till Europahafen där fartyget förtöjdes 18.45 vid A/G Weser Werft.
Tis 1.8 påbörjat reparation av bombskadorna.Kommandobryggdäcket läcker betydligt vid regn och spolning på BB sida från bordvarts till styrhytten, troligen enär däcket satt sig och nåten öppnats vid bombnedslaget. Vidare har en strre landgång,som stod lutad mot BB FW-tank vid bombardemanget, slungats åt sidan och sönderslagits.Bunkrat 50 ton kl 12.30- 15.45.
Ons 2.8-tors 3.8 fortsatta reparationsarbeten.
Fre 4.8 fortsatta reparationsarebeten. Det har befunnits att barriären på bryggans BB-sida delvis lösslitits och en prismakikare,som kastades i durken från 1e styrmans skrivbord vid bombnedslaget ,har skadats.
Reparatioerna fortsatt fram till sön 13.8
Mån 14.8 arbetena avslutats kl 16.Bunkrat 100 ton kl 08-10. Erhållit besiktningsbevis av Norske Veritas och avgått 16.40 från Bremen.

ss Margol 23.8.44
E.M.Westerberg
Befh

PERMANENT REPARATION I BREMEN AUG 44

Utförd vid Deschimag A/G Weser i Bremen för RM 4790:-
Förnyats: 2 plåtar i huvuddäck, 3 däcksbalkar BB ,2 spant i bordläggningen 6000x180x75 x12, 2 plåtar i bordläggningen BB 4000x1200x16 och 3500x1200x16, 4 Laschen i BB bordläggning 1000x400x16, 2 stringer plåtar i bordläggningen BB 550x250x10
Den Wassertank im bereich der Reparatur im Zwischendeck an Ort und Stelle auseinandergebrannt.Den Zement im bereiche der Reparatur losgehauen und erneuert.
Margol avgick från varvet 14.8 till Brake,Weser i barlast för att lasta kol till Stockholm.

Återstående skador 17.8.44

Red AB Gertrud,Sthlm 17.8 skrev till SKN att följande skador skall repareras

MARGOL 29.7.44

vid Finnboda varv sedan Margol kommit tilll Stockholm med kollast från Brake (Beräknad avgång därifrån 19.8):
Bryggans trädäck BB drives och lägges om.
Järnskottet under detsamma repareras med vinklar och stag.
1e styrmans hytt iordningställes.
Bryggdäcket utanför BB salongsdörr, som nu påsvetsats en lapp med trasorna kvarsittande inunder, brännes bort runt lappen och förnyas.
En ny FW-tank tillverkas eller förliga hälften riktas och tillbygges.Obs! Den måste byggas på platsen där den skall stå!
Landgången repareras.
Ny teakdörr till salongen (Yttre dörr)
Ny bardun till förtoppen
Samt ev. andra skador som ännu ej upptäckts.

Besiktningsinstrument

Kapten Anders Edgren 1.9.44 besiktigat vid Finnboda varv.
Bordläggningen: 4 plåtar förnyas BB, 2 riktas på plats,7 spant dito.
Tysk reparation av 2 plåtar ej godkänts, måste förnyas.
Kommandobryggan BB: 181 meter trädäck förnyas mellan BB-sidan & styrhytten.
5,8 meter av barriären BB från styrhytten räknat förnyas.
Bryggskäremn på samma sida repareras liksom vindskyddet.Förnyas delvis.
13 strästöttor & en ventilator,höjd 2,3 meter,förnyas.
Görnsaksburen & isboxen repareras. Rorledningen fönyas delvis.
8 meter ångrör till styrmaskinen förnyas. 1 Däcksbalk kapas & förnyas.
Kobryggan repareras.
Midskeppshuset BB: Skottplåt förnyas 3,1x 1,8 meter,ävensom karmplåten 2 m².
En teakdörr med karm förnyas samt 2 sidoventiler & en torpedventil.
1e styrmans hytt: Ny tak- & skottbeklädnad,2 armaturer & kikare förnyas.
Soffa & klädskåp repareras, soffan omstoppas & omklädes.
Stuerts hytt, pentryt, salongsgången: Tak- & skottbeklädnad repareras som erfordeligt, möbler justeras,nya korkmattor,proviantskåpet i gången rep.
Bryggdäck BB: En däcksplåt dubbleras, stringerplåt förnyas,2 däcksbalkar riktas, en balk förnyas delvis.
Huvuddäck BB: Samma plåtar som ovan åtgärdas. 2 balkar riktas på plats.
FW-tanken förnyas 3250x1500x1250x8 mm. 10 meter spolledning förnyas.
Landgången förnyas.
Fockmastens bardun förnyas.
Kostnad 32775:-
Fartyget kom till Finnboda varv 1.9.44,dockades 7-9.9,fakturan är daterad 26.10.44

Assurans

Rederiets generalräkning 4.12 44 = 55526:48

Vänd

MARGOL 29.7.44

Assurans

SKN 9.10.44 till Duncker & Joly,Hamburg 490:59
SKN 4.12 44 till Anders Edgren 300:-
SKN 24.12 44 till rederiet 25000:-
SKN 10.2.45 till rederiet 32136:05

Eget

Historik

Se Margol 16.12 43
Övriga krigshaverier: 26.11 43 & 29.7.44

3/ VESUVIUS 29.7.44

FINSK ÅNGARE SPRÄNGD AV BOMB LÅNGSIDES VESUVIUS UNDER RAID MOT BREMEN.

Rapport

Lör 29.7.44 kl 09.15 i väntan på lastning skadats vid bombexplosion i ett långsides liggande finskt fartyg, Vienti av Turku och tillfogats avsevärda skador på brygga, arbetsbåt, i salong och hytter.Ingen av de 19 ombv sårats. Vesuvius hade vid tillfället endast 212 ton vattenbarlast i tankarna.

Dagboksutdrag

Lör 29.7.44 kl 08 blåstes flyglarm.Besättningen fri att gå till skyddsrum om de ville,men alla stannade ombord. Kl 09.15 träffades den innanför liggande ss Vienti av Åbo av en bomb midskepps och splitter från denna samt lufttrycket förorsakade avsevärda skador å bryggan, livbåtar och på bostäderna ombord i Vesuvius. Häftig eld utbröt i Vienti och hotade att sprida sig över till Vesuvius,men genom vattenspolning förhindrades större brandskada fram till det Vesuvius kunde förhalasbort. Dock blev en del förstört och svett av hettan och nersotat av röken. Kl 10.30 förtöjts långsides ss John av Råå som under raiden fått dörrar intryckta och andra ovanbordsskador. Något läckage inte förmärkts vid rundpejling. Huruvida bottenskador uppstått har inte kunnat konstateras. Alla tider är enligt svensk normaltid.

Bremen 30.7 44
Peter Sörensson
Befh

Sjöförklaring ombord på Vesuvius i Bremen 30.7.44

Konsulatssekreterare Ewald Harms.

Bisittare: Befh på Margol,Erik Waesserberg & befh på John av Råå,Nils J. Marthins (Inga frågor).John & Margol även bombskadats.

Befh Sörensson & chief Petterson: Inget att tillägga.

2e styrman Christofferson: Befann sig midskepps då Vienti träffades.Han sprang förövar för att få tag i folk att koppla brandslangen eftersom lågor och rök från Vienti vällde in över Vesuvius midskepps.Från Vienti ropades över till Vesuvius att det var fara för en explosion ("Dass mit einer explosion zu rechnen sei") varför arbetet skyndsamt igångsatts att förhala fartyget.

Matros Pettersson: Dragit slangen för släckningsarbetet midskepps.Släckningsarbetet kom igång omedelbart för att förhindra ännu större skador på fartyget.

Maskinelev Jönsson: På eget initiativ vid explosionen rusat ner i maskin och startat brandpumpen. Då han kom upp fick han order av chiefen att gå ner och starta brandpumpen men det var redan gjort.

Bisittarna: Engligt deras mening var det till stor del Jönssons initiativ som räddade Vesuvius från att övertändas .

VESUVIUS 29.7.44

Då brandslangen sattes in midskepps stod STB livbåtskapell och presenningen på lucka 3 i brand, men genom att det fanns vatten på däck omedelbart, tack vare maskinelevens snabba ingripande, kunde elden snabbt släckas. Dock förstördes jollen helt av eld och alla hytter midskepps, vars dörrar tryckts in vid explosionen på Vienti, rökfylldes och sotades ner. STB bryggskärm med lanternan totalförstördes vid explosionen och styrhyttens skjutdörr om STB tryckte in.All färg blev bortbränd midskepps STB och i hytterna var förödelsen stor.Det tog över en timme från explosionen räknat att få Vesuvius förhalad till utsidan av ss John av Råå.

KK memorial 13.11.44: Under ett bombanfall över Bremen träffades ett långsides Vesuvius liggande finskt fartyg av en sprängbomb vilken ävenledes förorsakade splitter- & brandskador å den sv. ångaren.

Ex Officio Bo Bergström.

Crew List

Befh Peter Sigfrid Sörenson, Timmermansgatan 6,Hälsingborg,6.7.83 (Febr 39)
1e styrman John Jönsson, Lerberget, 9.5.92
2e styrman Karl Arthur Christoffersson, Brantevik 22, 22.12.08
Chief August Reinhold Emanuel Pettersson, Hälsingborg, 15.6.80
2e maskinist August Elis Johansson, Artemisgatan 1,Hjorthagen,22.6.88
Stuert Bernhard Leonard Dardecker, Kullavägen 17,Hälsingborg,17.9.99
Kock Axel Wilhelm Jönsson, Stallmästaregatan 8a,Malmö, 9.1.96
Matros Gustaf Robert Sjöström, Mysinge, Södra Bärby, 23.12.01
Matros Eskil Vitalis Pettersson, Stora Fiskaregränd 29,Landskrona,3.12.11
Matros Bror Edvin Johannesson, Orup 2,Snogeröd, 5.9.15
Lättmatros Algot Valentin Andersson, Mogensgatan 8,Malmö, 6.9.24
Jungman Stig Allan Nilsson, Rosendalsgatan 11,Malmö, 23.3.23
Jungman Hilding Evert Pettersson, Kyrkogatan 7,Landskrona, 21.1.26
Donkeyman Knut Emanuel Mattsson, Ljusterögatan 3,Sthlm, 14.1.96
Eldare Folke Schubert Hallsén, Engelbrektsgatan 3,Malmö, 22.8.07
Eldare Nils Arvid Victorsson, Sibbhult, 23.11.09
Eldare Bengt Tore Karlsson, Kungsgatan 5,Landskrona, 8.5.12
Lämpare Hans Albin Hansson, Väröbacka, 31.5.20
Maskinelev Evert Malte Jönsson, Östgötagatan 47,Malmö, 9.12.25

Detaljer om bombraiden 29.7.44

(Se C.A.Banck 29.7.44) ss Vienti av Åbo -Turku - (Ex Bris,Bruse) 1715 brton var byggd 1911 vid Nylands Mek.Verksted i Oslo av stål. L 84 B.12 2600 dw Tillhörde Laiva OY Ansio i Åbo .Inköpt 1936 som Bris.Tidigare gått som Bruse 1911-33. Hon blev vrak i Bremen 29.7.44.

VESUVIUS 29.7.44

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat vid kaj vid Öresundsvarvet 11.8.44 dit Vesuvius anlänt samma dag efter lossning i Oxelösund. Besiktning hade ägt rum i Bremen efter raiden genom firman Claussen & Wieting och då sjövärdigheten inte påverkades av skadorna behövdes ingen proviosrisk reparation utan fartyget kunde inta sin kollast och avgå till Oxelösund. ((Hur de ombv hade det i sina ramponerad hytter och mässar förmäler inte historien.))

Övre Bryggan: Bryggskärmen på förkant och om STB förnyas 16 meter liksom STB lanterna med skärm. 180 löpmeter trädäck drives & beckas.Ny skjutdörr till styrhytten STB,sedan ramarna reparerats. Kompassen justeras 3 ventilglas förnyas,nytt glas i styrmaskinshuset STB, en förlorad livboj STB ersättes.

Undre Bryggan: Ny bryggskärm 12½ meter. 306 löpmeter trädäck drives.Skarndäcksplankan förnyas 5½ meter. Ett handräcke fastsätts. 1 livboj förnyas. Målning.

Navigationshustaket: Taket drives på akterkant 105 löpmeter, kompassen rep.

Bryggdäck: Dörren STB losstages och ramen förnyas med lås & krok. Avbränd färg bortskrapas och skottet målas.

Båtdäck STB: 4 nya skylightglas. Avbränd färg skrapas bort & huset målas.

Jollen: (Ny 1930) Förnyas,16′, med nytt kapell,nya talgor och block. Båtskråna justeras.

STB livbåt: Bordläggningen fastskruvas till stävarna,båten drives & målas, Ny suflett, en toft förnyas,nyal taljelöpare med block.

STB brädgång på fördäck: 1100x600x8 isvetsas, en plåt riktas,nya fästvinklar

Akterdäck: Stagvinkeln till lukka 3 och 4 uppriktas.

Däcket midskepps STB: 25 kvm av utsidan av bordläggning och brädgång målas.

Salongen: Dörren BB förnyas inkl stoppar,skottet på förkant nedtages och uppsättes åter, soffa & 2 skåp losstagas och återplaceras, 3 st ventilfyllningar dito, barometern och klockan repareras, 3 lampkupor förnyas, målning.

Befh sovhytt: Foldingen repareras,cisternen tätgöres,lister fastspikas, reservlampan lagas, målning.

1e styrmans hytt: Kojen repareras, skrivmaskinen lagas, hytten tvättas/målas.

2e styrmans hytt: Nytt ventilglas, ny lampkupa, nytt glas till en tavla, nytt tvättställ, målning .

Daghytten: Dörren uppriktas,2 lösslagna element med rörledningar fastsättas skrivbord & bokhylla fastsättas, radioapparat och vägglampa förnyas Hylla & klädstång i klädskåpet lagas, ny gardinstånghållare , Skottet upprikats, målning.

STB reservhytt: Dörren uppriktas med nytt lås,dörrkarm med panel ompackas,

[illegible]

VESUVIUS 29.7.44

STB reservhytt forts: Foldingen repareras och fastsättes,lister ispikas
i 2 ventilfyllningar,fotogenlampan repareras, målas.
BB reservhytt: Kommod och byrå fastsättas och repareras,lösa lister till-
spikas, ny lampkupa med glas, målning.
Sjukhytten: Ny dörr och nytt ventilglas, elementet med rörledning fast-
sättes, målning.
Badrummet om STB: Dörr med karm repareras,tvättställ & spegel förnyas,
wc-skålen förnyas och rören repareras.Målning.
Badrummet om BB: Dörren repareras, 1 tvättställ förnyas och 1 repareras,
ny wc-skål, ny spegel,ny glashylla, ny lampa med kupa, målas.
Mässen förut,Om STB & om BB: Bord och element fastsättas,lister till-
spikas, målas.
Pentry: en Lufttrumma fastsättes.Målning. Krossat glas & porslin förnyas.
Gången om STB: Skottet uppriktas,rep. och fastsättes.Målas.
Gången om BB, Ommålas.
Navigationshytten: Lister spikas, radiopejlingen justeras, en batteri-
låda förnyas, kikare repareras,målning.
Telefonhytten: Nytt ventilglas, telefonapparaten repareras, lister spikas.
Trappnedgången: Ny väggarmatur, lösa lister spikas, målas.
Kockens hytt: Nytt tvättfat, ny lampkupa,målas.
Köket: Skorstenen justeras, målas, 1 skåp fastsättes,ny dörr med karm.
Lampskåpet: Dörrlåset förnyas.
Befälsinredningen: Korkmattorna i alla berörda hytter rengöras & lackeras.
Maskinnedgången: Dörre lagas med ny stoppare & krok,nytt glas i skottlampan
Vär eledningar och el .ledningar: repareras.
Diverse: En ny presenning till lucka 3 (24'x 16')
Båda kompassernas metallhuvar repareras.
Brandpumpen: Öppnas för besiktning. 15 meter gummislang förnyas plus 3 st
slangkopplingar och ett strålrör.
Porslin & glas: 12 snapsglas, 8 vinglas, 6 cognacsglas,6 ölglas, 6 grogglas
3 glassalladierer, 3 porslinssalladierer, 8 äggkoppar,6 kaffekoppar
13 muggar, 2 eldfasta formar, 2 terriner, 2 bringare,2 karotter,
2 stekfat, 14 tallrikar.
Reparationskostnad: 19.530:-
Vesuvius låg vid varvet 11.8 - 2.9.44. Avgick sedan till uppläggningsplats.

Assurans

Rederiets sluträkning till SKN 30.10.44 = 21587:50 inkl. hyror.Och med fot-
noten:" Då ångaren 1943 ombyggde däckshusen och inlade helt ny inredning,
så äro de skadade och förstörda föremålen ej mer än c:a 1 år gamla."
SKN 13.11.44 till rederiet 21.125:17
SKN till SÅAF 14.3.45 695:70 för besiktning

=======

VESUVIUS 29.7.44

Data

Lastångare på 1596 brton byggd 1902 i Greenock av stål. (Ex Bruckhausen, Wobun) L. 78 B.11 Tillhörig Red AB Wega i Hälsingborg. Inredning och däckshus moderniserade 1943. Ingen historik.

y) JOHN 29.7.44

SPLITTER- OCH LUFTTRYCKSSKADAD VID RAIDER MOT BREMEN 29.7 & 4.8.44

Journal

Lör 29.7.44 i Bremen flyglarm kl 08.30. Kl 10-10.30 slog bomber ner i vattne i omedelbar närhet och å omkringliggande fartyg samt på land. Dörrar ramponerades,en del glasrutor och el lampor krossades och häftiga skakningar i fartyget.Pejlat rännstenar & tankar.Inget läckage förmärktes. Kl 10.30 förtöjdes ss Vesuvius av Hälsingborg långsides efter att ha legat intill brinnande finska ss Vienti som erhållit en fullträff.

Ons 2.8 kl 11 lämnat kajen i Bremen medlots ombord, assisterad av 2 bogserbåt

Tors 3.8 kl 07.40 ankrat å Altenbruch redd.Kl 18 erhållit order att kunna fortsätta resan.Lättat och fortsatt under lotsens ledning.

Fre 4.8 kl 12.45 förtöjt i ducd'alber i Kielkanalen på grund av flyglarm. Kl 14.30-14.45 flyganfall.Bomber fälldes runt fartyget.Smärre skador i radiohytten. Häftiga skakningar i fartyget. Om några undervattens- eller ej synliga skador uppstått har ej kunnat konstetaras.Kl 17.30 faran över Fortsatt resan. Inget läckage vid pejling.

Sön 6.8 kl 09,50 förtöjt i Malmö frihamn.

Mån 14.8 Befunnits att en del av fackcementen i rummen är losslagen.

Tis 15.8 kl 19.35 avgått till Hälsingborg med lots ass. av 2 bogserbåtar

Erik Johansson Telegrafist — Anton Olsson Övermaskinist — Hälsingborg 18.8.44 Nils J.Marthins Befh

(Martins, född 13.12.95, fört John sedan juli 1940)

Besiktningsrapport 22.1.46

Ing.Victir Schreil på SKN:s anmodan infunnit sig ombord på John 22.1.46 vid Lindholmens varv i Gtbg för att besiktiga de skador som enligt uppgift vållats genom bombanfall den 29.7 & 4.8.44.

En del skador somkan häñföras till ovannämnda krigshandlingar:

Däckshus på kommandobryggan mm

2 dörrar med karmar,mer eller mindre bräckta,repareras & fastsättas åter.
Lås och gångjärn justeras, hytten målas.
Lås & gångjärn till dörrar i styrhytt,radiohytt,hytteri salongs-och däcksbefälshus,sammanlagt 15 dörrar, justeras & repareras som erfordeligt.
1 glas till BB lanterna förnyas.
50 cementtätningar i lastrummen förnyas.
Kostnad 1230:-

"Dessa arbeten utföras i samband med omfattande arbeten på grund av civilhaverier." Sthlm 8.2.46 Victor Schreil

Besiktningsrapport 13.4.46

Victor Screil på SKN:s anmodan infunnit sig ombord 9.3.46 i torrdocka vid

JOHN 29.7.44

Lindholmens varv i Göteborg för bottenbesiktning.
Nedanstående arbeten,föranledda av krigshandlingar, ha nu reparerats:
Bordläggningen STB: 2 tunnrostade plåtar förnyas, 2 riktas på plats liksom 5 spant.
Bordläggningen BB: 1 plåt förnyas, qnplåt & 3 spant raiktas på plats.
Kostnad: 5790:- Fartyget var upplagt u.arbetetes utförande.

Sthlm 13.4.46 Victor Schreil

Assurans

Lindholmens räkning = 7760:- (12.8.46)
SKN 11.2.46 ersatt Schreil med 100:-
SKN 12.5.47 till rederiet 6865:-

Data Eget

Se John 23.5.43
Övriga krigshaverier: 26.7.42, 17.11.42,23.5.43,19.7.44

5) BJÖRKÖ 29.7.44

UNDKOMMIT STOR FLYGRAID MOT BREMEN MED OBETYDLIGA SKADOR I INDUTRIEHAFEN.

Journal

Tis 25.7.44 kl 16.30-17 förhalat till lastningskajen i Industriehafen i Bremen och förtöjt med STB-sidan mot kajen.

Lör 29.7 flyglarm 08.30- 12.00.På grund av ett våldsamt bombanfall mot hamnen förstördes järnvägsspår, el.ledningar mm så att lastningen sedan inte kunde fortsättas. Flera bomber föllo i vattnet i närheten av Björkö så att svår sjöhävning uppstod.Härvid sprängdes en förtöjningswire akterut och en stege,som användes till landgång, bräcktes sönder. Några skador på fartyget har inte kunnat upptäckas.Fartyget är tätt.

Lör 19.8 kl 11 fått hamnlots ombord och 11.45 förtöjt i Beckholmsdockan i Stockholm.Fartyget torrsatt kl 16.

Tis 29.8 Vid företagen inspektion upptäcktes en del plåtskador å skrovet vilka sannolikt uppkommit i Bremen den 29.7.

Stockholm 22.8.44

Gustaf Hoppe, 1e styrman — Hans Sonesson, 2e styrman — Axel B.Olsson, Befh

(Insänt till SKN av Rexbolaget i Sthlm 22.8.44)

Assurans

Haveriet reglerats på bordläggningsskador från den 18.6.44 då Björkö bombskadades i Hamburg. Den 16.3.45 på resa Norrköping-Hälsingborg med kollast fick Björkö grundkänning i Åhusrännan då hon gick i eskort - ett haveri som bedömdes som 100% krig. Björkö kom in till Hälsingborg med en mindre läcka i tank 1 och en upptryckningi A-stråket. Reparation kostade SKN 83601:51 (SKNEIII 331)

Eget

Historik

Se Björkö 18.6.44

Övriga krigshaverier: 18.6.44 bombad i Hamburg
27.9.43 flygattack vid Borkum

6)

P.L.PÅHLSOON 29.7.44

UNDKOMMIT DEN STORA DAGRAIDEN MOT BREMEN UTAN SKADOR

Journal.

Lör 29.7.44 kl 04.20 kom lots ombord med order att ångaren skulle lossa i Industriehafen,Bremen,dit fartygetvar på resa med malmlast från Luleå. Hivat upp ankaret och fortsatt. Kl 07.30 flyglarm. Då slussen till Industriehafen var spärrad ankrades utanför slussen. Engligt Luftwarnemeldung på radio var det en större eskader flygplan i anflygning mot Bremen. Strax efter kl 09 började bomberna falla runt ångaren,orsakande häftiga skakningar då de exploderade 7-10 meter från sidorna.Vid det fjärde anfallet, som var mycket häftigt, exploderade en stor bomb c:a 12 meter från sidan förut om STB varvid ångaren skakade häftigt och krängde över åt BB. Sedan anfallet var över pejlades tankar & rännstenar men ingen läcka kunde konstateras. Då slussen efter "Faranöver"signalen visade klart för ingång hivades ankaret upp kl 10.30.Förtöjde utanför slussen kl 11.12. Det visade sig nu att den el. strömmen var bruten,beroende på bombskador,varför slussportarna inte kunde öppnas. Då den plats där fartyget förtöjt,vid lågvatten inte hade mer än 16' vattendjup, beordrades fartyget till Freihafen.Avgått från slussen 13.30 och förtöjt på anvisad plats i Freihafen kl 14.30.

Sture Larsson 2e styrman — J.Fernberg matros — Bremen 31.7.44 Y.R.Juhlin Befh

(Insänt till SKN av Fänge & Påhlssons rederier i Hälsingborg 11.8.44)

Besiktningsinstrument

Magistratsbesiktning i Gävle 16.8.44 vid kaj vid Fredriksskans,fritt från last och med länsade bottentankar. Befh Edvin Lock deltagit. Det konstaterades att fartyget är tätt och att maskineriet fungerat fullt tillfredställande efter bombningen den 29.7. Då inga skador upptäckts är fartyyget i sjövärdigt skick att fortsätta sina resor fram till dess ordinarie torrsättning skall ske.

Assurans

Okänt för SÅAF enligt P.M. 18.12.45

Eget

Historik

Se P.L.Påhlsson 5.12 40

7) KJELL 29.7.44

CEDERWALLSBOXEN LÄCK, VENTILER SPRÄCKTA UNDER BOMBRAID I BREMEN

Maskindagboken

Sön 13.8.44 under dagen, på resa Bremen-Malmö med kollast, har det visat sig att Cederwallsboxen är läck så det är svårt att hålla tryck på densamma. Troligen har skadan uppstått vid bombardemanget av Bremen den 29.7 genom de betydande skakningar fartyget var utsatt för.

Malmö 17.8.44

J.Olsson
Övermaskinist

Charles Östman
Maskinist

S.M.Svensson
Befh

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat vid Oscarshamns varv den 6.9.44
Propellern: Indrages, axeln avputsas,fodret avslipas i ytterkant
Ny stoppning för Cederwallsboxens anliggning (Av tackjärn).
Cederwallsboxen justeras med ny packning,ny olja påfylles.
Rodret: Lyftes, roderboxen justeras, en fyllnadsbit förnyas.
Tankarna: 30 kvm cement som skakat loss,förnyas.
Ventilglas: 6 spräckta ventilglas på skilda ställen förnyas.
Kostnad 2200:-
Även civilskador reparerats vid detta tillfälle.
Ankom till varvet 19.8, krigsreparationen klar 9.9 men låg ännu i okt 44 vid varvet för arbeten för rederiets räkning.

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN 12.5.45 = 2433:10
SKN 22.5.45 till rederiet 2433:10
SKN 22.11.45 till SÅAF 336:20 för besiktning.

Eget

Historik

Se Kjell 8.8.43 koll.med Lillie Matthiessen

8) DAISY 29.7.44

STORA STENBLOCK SKADAT DÄCK OCH SALONGSSKYLIGHT VID RAID MOT BREMEN

Journal

Lör 29.7.44 lossning av malmlasten pågått hela natten i Bremen till kl 04
då lasten var utlossad. Uppehåll för flyglarm 00.30-03.10
Kl 09 gavs flyglarm vilket varade till 11.30. Vid bombnedslag i fartygets närhet slungades stora stenblock från kajen ombord, vilka gjorde skada å däcket och salongsskylightet. Vidare krossades flera fönster i karthytten och på bryggan och skeppsbåten skadades. Strömavbrott i slussen på grund av bomnedslag. Ingen människa ombord skadats.

B.Cappelin J.A.Hedman Bremen 30.7.44
1e styrman 2e styrman A.C.Lansing
Befh

(Insänt till SKN av Harry Bratt, Göteborg 17.8.44)

Besiktning

B.Ringnér ,Såaf, besiktigat i Malmö 5.10.44.
Ett hål rivits upp i 2 däcksplankor i poopdäck om STB.Sprunsats av Kockums för 15:- medan fartyget låg vid varvet för annan reparation.
Enligt uppgift av befh hade dessutom en del rutor i brygghuset och skylightet krossats och en rispa uppstått i fockmasten, men dessa skador hade vid besiktningen reparerats av fartygets eget folk.

Assurans

Anses förfalla enligt brev från rederiet till SKN 9.4.47.

Eget

Historik

Se Daisy 7.12 41 Kollision med Adolf Kuhling

HALMSTAD 29.7.44

MINSPRÄNGD I KONVOJ VID BRUNSBÜTTEL - 2:e MASKINISTEN IHJÄLSKÅLLAD.

Rapport

Avgick Brake tors 27/7-44 destinerad till Trelleborg för order Rumslast 1548 ton koks Däckslast 371½ ton koks till 3,10 meters höjd föröver och 2,60 ms höjd akter, surrad med stöttor och hönsnät på vanligt sätt Djupg F 17′ - A 18′10″ 20 ombv

Minsprängd kl 07 lör 29.7 i konvoj halvvägs mellan Cuxhaven och Brunsbüttel vid boj "N.T." Vind W 2, mulen luft 1e styrmans vakt, utkik på bryggan 2e maskinisten dödad, chiefen bränd Stora botten- & maskinskador samt skador på hytter,mässar och för övrigt över hela fartyget.

Journalutdrag

Tors 27.7.kl 17.30 avgått från Brake under lots ledning och kl 19.30 ankrat på Bremerhavens redd i väntan på konvoj.Kl 24 till ankars Vind N 2.

Fre 28.7 00.30- 01.30 flyglarm, släckt lanternorna Kl 02.30- 03.00 åter flyglarm, släckt lanternorna. Kl 18,45 erhållit lots, marinofficer och signalmatros varefter fartyget lättat och fortsatt i konvoj. Mulen luft regnbyar.Kl 19 slagit till magnetslingan.Kl 23 39 flyglarm.Kl 24 under gång , vind W 2.

Lör 29.7 02.30 flyglarmet över Kl 03.15 lotsbyte vid Elbe III.Kl 03.20 ankrat St.Bank med 45 famnar kätting i vattnet.Kl 05 lättat och fortsatt under lotsens ledning.Kl 06.20 saktat ner vid Cuxhaven.Passerat Tullen. Avlämnat Bremenlotsen, marinofficeren och signalmatrosen, fått ombord 2 tullmän varefter resan fortsattes för Brunsbüttel. Kl 07.20 under full gång vid passerandet av boj N.T inträffade en svår explosion i akterskeppet vilket lyftes i vattnet och stor förödelse uppstod i hela fartyget. Dörrar, bord och allt kastades omkring.Ånga började genast rusa ut genom maskinskylightet och gångarna midskepps och maskinen stoppade genast av sig själv.Rodret lades hårt BB för att få fartyget ur farleden eller på grund.Pejling visade stigande vatten i akterrummet.När farten var utlupen, ankrades fartyget mellan bojarna Z.O och N.A med STB ankare och 30 famnar på spelet.2e maskinist Lindh saknades och övermaskinist Krantz försökte ta sig ner i Maskinrummet men måste vända i dörren efter att ha fått hela ansiktet bränt av rusångan. Smörjare Petterson och eldare Friberg tog sig frivilligt ner i eldrummet och rakade ut fyrarna under pannorna.Fartyget började få växnade STB slagsida och beordrades därför livbåtarna i sjön vappå de delvis bemannades. Under tiden hade ångan i maskinrummet minskat så mycket att detta kunde undersökas och fann man då 2e maskinist Lindh hängande död i lejdaren vid understa gretingen med

HALMSTAD 29.7.44

ena foten inklämd mellan 2 stegpinnar och huvudet neråt.Han hade skållats ihjäl av rusångan. Liket bars upp på däck och sveptes i en presenning. Det visade sig att stora pådraget till maskin brustit tvärs av vid flänsen till högtryckscyliners slidskåp. Slagsidan ökade mer och mer och order gavs att alla skulle gå i båtarna och kvarstanna i närheten av fartyget, för att, om så erfordrades, taga med befh som ensam stannade kvar ombord. Kl 09 anlände en bärgningsbåt, en båt från marinen med s.k haveritrupper och strax därefter en bärgningsbåt till och arbeten påbörjades omedelbart med att ge över en wire till den ena båten. Den brände av STB ankarkätting och därefter bogserades fartyget på grund vid boj N2 kl 09.20. Slagsidan var då 25°. Disig luft med något regn. Därefter påbörjades bärgningsarbetet. med länspumpning och tätning utförd av dykare. Alle man beordrades nu att gå ombord igen från livbåtarna. Marinens båt medförde maskinists Lindhs kropp till Brunsbüttel. En av bärgningsbåtarna gick därefter och bärgade STB-ankaret. Kl 19 flottogs fartyget och bogserades ut på fritt vatten. Kl 20.45 ankrat med BB + 45 famnar. Kl 24 till ankars Vind ONO.

Sön 30.7 Kl 11 kört runt med styrledningen och rodret samt ankarspelet, vilket fungerade tillfredställande. Disig luft, stundtals regn. Kl 24 till ankars, Vind ONO 2.

Mån 31.7 Lättat ankar 06.10 och fortsatt med hjälp av bogserarna ~~Reiher~~ "Reiher" och "Comet" - Comet förut och Reiher långsides STB och med pumpslangarna ombord i ss Halmstad - samt med lots ombord. 07.20 ankrat p.g av tjocka, lättat 09.30 och fortsatt under bogsering med lots ombord. Kl 23 ankrat med BB + 30 famn i vattnet.

Tis 1 8 Kl 00.00 till ankars, vind NW 2. 2e styrman Henriksson meddelats. 30 dagars uppsägning med avmönstring i svensk hamn. Lättat och fortsatt under bogsering 05.40, Kl 08.48 bytt lots vid Alabasterhof. Djupg F. 17′6″ - A 19′. Kl 10.15 anlänt och förtöjt i ducd′alber i Segel - schiffshafen i Hamburg, assisterad av ytterligare en bogserbåt. Dykare ha varit nere för att undersöka skadorna på akterskeppet Kl 13.30 lämnade "Reiher" ss Halmstad.

SS Halmstad i Hamburg 2 8 44
A. Johansson
Befh

Maskindagboken

Tors 27.7 Avgått från Brake med SF 17.20 Varierande manövrar tills FF 17.25 Varierande manövrar 19.20- 19.40 ,ankrat vid Bremerhafen.

Fre 28.7 Lättat ankar o fortsatt resan med SF 18.45 FF 18.50 SF 19. FF 19.15 Startat generatorn till magnetslingan 19.15 120v x 40 amp

HALMSTAD 29.7.44

Varierande fart kl 22- 23.40 ,gång i konvoj.

Lör 29.7 Varierande fart och manövrar 0105 tills stopp 03.15, amkrat. Lättat ankar och fortsatt resan med SF 04.50, FF 05.00.Skiftat lots vid Cuxhaven 06.20.Mingeneratorn igång 00.00- 07.20.
Kl 07.20 minexplosion.Stora pådragningsventilen till maskin brustit vid flänsen till HT slid.Rakat ut fyrarna till båda pannorna.
Stuckit fyr i BB panna kl 20 efter påfyllning av vatten.

Sön 30.7 Manluckan prungit läck på BB panna, rakat ut fyrarna Lossat luckan på STB panna, fyllt på vatten och stuckit fyr.kl 05.Dragit på ånga på pumpledningen kl 10.30,och börjat länsa med ballastpumpen från maskin och akterrum STB.

Mån 31.7 Hållt ånga i STB panna och länsat med ballastpumpen hela dygnet från maskin och akterrum . Hållit ånga till styrmaskin och ankarspelet. Uppröjningsrabeten i maskinrummet.

Tis 1.8 Hållit ånga i STB panna, länsat med ballastpumpen, hållt ånga till styrmaskin och ankarspel . Anlänt till Hamburg kl 10 fm Uppröjningsarbeten.

Hamburg den 6 augusti 1944
E Krantz
Övermaskinist

Konsul Axel Stridbeck,Hamburg, översände Hamburg 8.8.44 befh rapport till KK i Stockhol där rapporten hemligstämplades

---

Sjöförklaring i Malmö ons 30.8.44 kl 14

Sakkunniga hamnkapten G Winberg & rektor E Kinberg.
SKN & Mälaren läta sig icke avhöra.
Från red AB Halmstad direktör Carl Otto Johanson.

Befh Johansson: Övertygad om att en kontaktmina orsakat explosionen, enär 7-8 fartyg i konvojen gått framför Halmstad och hade passerat platsen utan att något hänt. Fartyget fått växande STB slagsida och vattnet stigit i akterrummet. Om detta helt vattenfyllts skulle fartyget ha sjunkit med aktern före. Ingen sjö eller vind. Besättningen tagit med sig kappsäckar med tillhörigheter i livbåtarna men dessa hade senare åter tagits ombord och packats upp.Matros Ljunggren och smörjare Petterson hjälpts åt att bära upp liket av maskinist Lindh sedan de beordrats därtill. Under detta arbete fick båda sina kläder nersmorda.

1e styrman Ericksson: Stod vid explosionen vid lotsens sida på bryggan. 7 eller 8 fartyg hade passerat olycksplatsen före Halmstad, med samma kurs som Halmstad.Kontrollampan på bryggan som visade att generatorn till

HALMSTAD 29.7.44

magnetslingan var påslagen ,hade lyst vid explosionen. Omkring en timme efter minsprängningen hade det förelegat fara att fartyget skulle kantra eller sjunka. På fråga ställd av redaren svarade 1e styrman att ifråga om skador på besättningens effekter kände han bara till att föreståndarskan, då hon gick i livbåten, haft en kappa och några av befh klädesplagg på ena armen och att dessa blivit blöta. En överrock, tillhörig 1e styrman, och värd c:a 150 kr, hade hängt i det utrymmeinnanför karthytten där det förvarades klorkalk i stenkrukor och kostymen hade förstörts av klorkalk då krukorna gick sönder vid explosionen.

Chiefen Krantz: Befann sig i sin hytt vid explosionen. Omedelbart försökt springa ner i maskin men hade tvingats tillbaka av rusångan och blivit bränd i ansiktet. Generatorn till magnetslingan var igång vid tillfället. Efter någon timme förelegat fara att fartyget skulle kantra. De egna pumparna hade inte kunnat tas ibruk förrän näda morgon kl 10.30. Hört sägas att en del av besättningens effekter skadats då de kastades ner i livbåtarna.

Matros Lunggren: Då besättningen gick i båtarna tappat sin nya hatt som kostat 25 kr. Efter återkomsten ombord hade han tillsammans med smörjare Petterson hämtat upp liket av 2e maskinisten och fått sitt blåställ förstört.

Matros Norixn: Hjälpt till att bära upp liket av 2e maskinisten och därvid fått sitt blåställ, värt 20 kr, förstört. Av sina kamrater hade han hört att de tappat en del persedlar i sjön då de gått i båtarna,men Norin hade inte själv sett något sådant.

Crew list

Befh Gustav Alfred Johansson, Villa Solvik, Sölvesborg, 30.6.80 (Mars 42) 11/15
1e styrman Erik John Ericksson, Hälsingborg, 13.9.89 (1 månad ombord)
2e styrman Gustav Hilmer Henriksson, Stockholm, 3.12.82
Chief Erik August Krantz, Hälsingborg, 22.8.89 (3½ mån ombord)
† 2e maskinist Kurt Engelbert Lindh, Stockholm, 23.9.89 (Sthlm sjömanshus 391)
Föreståndarska Thyra Linnea Storm, Stockholm, 2.6.88
Kock Gösta Josef Hansson, Göteborg, 22.6.08
Mässuppassare Sten Erik Björnkvist, Borås, 6.9.25
Matros Allan Rickard Ljunggren, Tureberg, 5.3.12 (4½ mån ombord)
Matros Georg Norin, Visby, 12.7.08 (3 mån ombord)
Matros Allan Hilding Bohlin, Göteborg, 7.12.19
Lättmatros Nils Gunnar Nord, Sundsvall, 22.12.19
Jungman Allan Sigurd Nilsson-Horn, Skegrie, 10.1.21
Jungman Nils Åke Svedberg, Göteborg, 21.12.24

forts

HALMSTAD 29.7.44

Crew list forts

Smörjare Erik Alfred Petterson, Malmö, 3.3.07
Eldare Gunnar Fredrik Andersson, Stockholm, 3.1.04
Eldare Tage Östen Friberg, Hälsingborg, 8.12.10
Eldare Fredrik Albin Wretman, Göteborg, 21.12.01
Lämpare Sven Alvar Johnsson, Oxelösund, 20.7.24
Maskinelev Han Olof Petterson, Göteborg, 2.3.25

KK memorial 12.10.44 Ej för publicering

Minan torde med all säkerhet ha nedsläppts från något av de flygplan som opererat över flödmynningen.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 312

BERGUNGSBERICHT

Am 29.7.44 war unterzeichneter bei Altenbruch mit sprengarbeiten beschäftigt. 08 Uhr brachte unser Bergungsdampfer "Reiher" , der die Station Cuxhaven besetzt hatte, mir die order, schnellstens mit dem Bergungsdampfer "Comet", einem Taucher und Taucherausrüstung nach der Oste zu dampfen, wo ein Dampfer auf eine Mine gelaufen sei und dringend hilfe benötigte. Ich begab mich sofort mit dem Taucher an bord von "Comet" ,der nun sofort mit äusserster kraft Elbaufwärts dampfte. Es war zur zeit ebbe, wind östlich flau. Trafen gegen 09 Uhr beim Havaristen ein und machte an seiner BB-seite fest. Es war der Schwedische Dampfer " Halmstad" der sich mit einer Ladung Koks auf der reise von Brake nach Schweden befand. Ich ging zum Kapitän, der sich als einziger von der Besatzung noch anbord befand, und bot ihm unsere hilfe an, die auch sofort angenommen wurde. Der Havarist hatte 25° schlagseite nach STB. Er musste, um ein kentern zu verhüten, so rasch wie möglich an grund gesetzt werden. Da die Kesselanlage ausgefallen war, konnte auf dem Havaisten kein Anker mehr gehievt werden. Die Ankerkette wurde deshalb von dem eben vor uns eingetroffenen Bergungs-ms "Taucher Sievers ", vom Havarietrupp Brunsbüttel, abgebrannt. "Reiher" hatte schon inzwischen seine Schlepptrosse auf der Back festgemacht und war klar zum schleppen Nachdem die Kette abgebrannt war, liess ich " Reiher" mit äusserster kraft nach dem nordseite der Elbe schleppen. - "Comet", der an STB mittschiffs lag, der Schleppdampfer "Scheelenkuhler sowie das ms "Taucher Sievers" , die an BB-seite festgemacht hatten, gab ich order ,mit ihren Maschinen ebenfalls volle kraft voraus zu arbeiten. Um 09.20 Uhr Kam der Havarist an der nordseite vom Norder Fahrwasser gegenüber der Oste fest. Die Besatzung, die in die Rettungsboote gegangen war, kam wieder anbord zurück . "Taucher Sievers" wurde entlassen ,"Scheelenkuhlen"

HALMSTAD 29 7 44

legte einen Schlauch in den Heizraum und lentzte, konnte aber nicht lange pumpen da die saughöhe für seine Pumpe zu gross wurde. Die Schlepptrosse des "Reiher" wurde jetztx losgeworfen und dieser machte mittschiffs an STB wieder fest um aus dem Maschinenraum zu xpumpen. "Comet" fasste den Havaristen jetzt hinten an um diesen etwas mehr stromrecht zu drehen und so der versandungsgefahr , die an dieser stelle sehr gross ist, vorzubeugen. Nachdem "Reiher" festgemacht hätte legte derselbe gleich 2 Schluchleitungen seiner Bergungspumpe in den Maschinenraum und versuchte diesen Raum zu lentzen."Scheelenkuhl" ,den knapp Kohlen hatte, liess ich mit Pumpen ausscheiden und nach Brunsbüttel dampfen zum bunkern mit der order nachmittags wieder zurückzukommen, um, falls der Dampfer Halmstad bei steigendem Wasser mehr schlagseite bekommen sollte, zur verfügung zu sein.Als der Havarierte Dampfer fest auf dem Grunde lag,liess ich die Schlepptrosse der "Comet" loswerfen und diesen hinten an BB festmachen. Der Taucher machte sich klar um das leck zu suchen and abzudichten.Das Leck wurde auch bald gefunden; es waren 6-7 Nietenlöcher ,ein kleiner Plattenriss und verbeulungen im Boden worin sich noch mehrere lose Nieten befänden . Aus dem Ruderstevben fehlte ein stück das den durchmesser der Schraube hatte.Die Nietenlöscher wurden sofort abgedichtet . Den Plattenriss konnte der Taucher nicht mehr dicht machen weil der Ebbstrom zu stark einsetzte.Das Wasser in der Maschine nahm langsam ab.Wir peilten in den Räumen 3 und 4 an STB 3,20 meter, an BB 1,40 meter Wasser . Um das Wasser vor dem Flut noch einigermassen aus den Räumen zu bekommen, liess ich vom " Reiher " aus einen Dampfschlauch an die Ballastpumpe vom Havaristen anlegen um die Pumpe mit in betrieb zu setzen und damit auch den achteren Räumen zu lenzen.Gleichzeitig brannte der Taucher mehrere Löxcher in die Tunnelwand xxx um das Wasser so rasch wie möglich in den Maschinenraum zu leiten, von wo es dann mit der grossen Bergungspumpe des "Reiher" schnell ausgepumpt werden konnte.Der Havarist hatte noch starke schlagseite und lag achtern tief weg.Es war gefahr vorhanden dass des steigender Wasser das ganze Achterschiff unter Wasser kommen und Schiff noch mehr schlagseite erhalten würde. Das Wasser in den Räumen nahm immer mehr ab . 2 Stunden nach der Flut schweite der Havarist auf der strom ohne dass das Wasser wieder an Deck kam.Da der Havarist keinen Anker aus hätte und bald änfing zu treiben ,gab ich der Kapitän des "Comet" auftrag, den Dampfer in schlepptau zu nehmen und zunächst auf der stelle zu halten. Gegen Hochwasser kam S/D "Scheelenkuhlen" zurück von Brunsbüttel.Da "Comet" den Taucher an bord hätte liess ich diesen durch "Scheelenkuhlen" ablösen. "Comet" machte wieder längsseite des Dampfers fest . Der Taucher dichtete nun den Riss in der Platte ab .Nachdem dieses gemacht war und die schlag-

HALMSTAD 29.7.44

seitenur 10-11° betrug, liess ich den Havaristen auf 10 meter Wasser Schleppen und ankern. "Reiher" bleibt längsseite und pumpt. Ich fuhr mit "Comet" nach Cuxhaven um order zu holen. 24 Uhr von Cuxhaven zurück.

30.7 "Riher" liegt längsseite vom Havaristen als Pumpenwache. Das Wasser kann mit der Ballastpumpe gehalten werden. Dampfe wieder mit "Comet" nach Cuxhaven um order zu holen. Bekomme die order mit "Reiher" und "Comet" den Havaristen nach Hamburg zu bringen. 12.15 Uhr zurück. Es wurde beschlossen am nächsten morgen 5 Uhr nach Hamburgzu schleppen. "Taucher Sievers", der das Ankergeschirr vom Havaristen aufgenommen hätte, brächte es zurück anbord Auf einer Kessel wurde vorher Dampf aufgemacht. Lenzen mit der Ballastpumpe weiter.

31.7 5 Uhr klar zum abschleppen. Konnten aber wegen Nebel nicht fahren. Hieven 6.05 Uhr Anker auf da der sicht besser wurde. Mussten 7.25 Uhr wegen Nebel bei Tonne B wieder ankern. Hieven 9.25 Uhr wieder Anker auf und ankern 10.40 Uhr x15xUhrxLotsexanbord wieder auf der Reede von Brunsbüttel wo wir die ankunft der Böschlotsen abwartete. 15 Uhr Lotse anbord. Setztem, nachdem der Ebbstrom etwas nachgelassen hatte, unsere reise fort. Ankern oberhalb der Lühe an der nordseite des fahrwassers "Reiher" liegt längsseit als Pumpendamfer.

1.8 Setzten mit tageswerden unsere reise fort und treffen in Segelschiffshafen in Hamburg ein und machen fest. Hier liess ich das Leck noch einmal von der Taucher überholen und nach losen Nieten extra absuchen. Als dieser nichts mehr finden konnte, wurde beide Bergungsdampfer entlassen und sie kehrten zu ihre Stationen zurück.

Wilhelm Voltmann
Bergungsleiter

Telegram Bugsier, Hamburg 2 8 44 till SKN

Halmstad nach minentreffer durch bergungsdampfer Comet & Reiher geborgen u nach Hamburg eingeschleppt Bergelohnforderung Schwedkronen 125000:-

Liktransport 20 Riksmark

Taucher H Sievers, Taucher Bergungs & Schleppgeschäft, Cuxhaven: Rechnung: 3.9.44 für Kapitän und Reeder des SchwedDampfers Halmstad:
" 29.7 die Leiche vom Schwed D. Halmstad im Vorhafen Brunsbüttelkoog an land gegeben " RM 20 :-

---

FEM TELEGRAM TILL REDERIET 29.7 - 22.8.44

Telegram från befh 29.7.44

Dampfer Halmstad minspraengd och med bogserhjaepl sattes paa grund stop andre maskinist doed alla oevriga oskadade = Johansson- Zerssen

HALMSTAD 29.7.42

Telegram från mäklaren 30.7

Halmstad provisorisch gedichtet und flott kann mit bergungsdampfer schwimmend gehalten werden Minentreffer hintersteven und leck im hinterschiff Hauptdamfrohr gerissen hierbei zweiter maschinist verbrueft und tot Ueberfuehrung der leiche nach schweden schwierig Sollen wie beerdigung hier vornehmen anraten Schiff nach Hamburg bringen zwecks dockung um Schiff zur ueberfuehrung nach schweden provisorisch in stand zu setzen drahtet instruktion auch wer agent in Hamburg in Kiel keine reparatur moeglich sind jetzt mit Hamburg in verbindung um dort dockung zu arrangieren =
= Zerssen

Dito 31.7

Verbrennung leiche maschinist Lindh nicht arrangierbar da transportschwierigkeiten punkt werden beerdigung hier vornehmen punkt Halmstad nach Hamburg abgeschleppt makler erzhaeger = Zerssen

Telegram 18.från Erzhaeger,Hamburg

Halmstad anländ 1.8 kl 11 propeller och propelleraxel skadade,ångrör lossryckt befh mening är att ångaren ej med egen maskin kan fortsätta vidare nyheter senare = Erzhaeger

Brev rederiet till SKN 22.8.44

Vi bedja härmed få meddela att rubr ångare är under bogsering och beräknas anlända Holtenau i e m på resa till Malmö med i Brake intagen last av 1909,9 ton kol

(Halmstad anlände till Malmö kl 12.30 den 27.8 men ingen plats tillgänglig i docka på varvet)

BOGSERAD TILL MALMÖ

Halmstad bogserades från Hamburg till Brunsbüttel av "Comet" och bogserbåten Johanna den 21.8 kl 06 -24 - 18 timmars färdtid- varefter Comet ensam fortsatte med Halmstad till Holtenau 22.8
Den 25-27 8 bogserades ångaren vidare från Holtenau till Malmö av "Heros" med ankomst till Malmö kl 12.30 den 27.8 Bogserkostnad RM 8000:-

---

Effekter

Rederiet 6,9.44 sänt en specifikation på förlorade effekter till SKN med krav på 2522 kr i ersättning SKN svarade 1 9 att nämnden beslutat ersätta ex gratia och att beloppet kunde tas upp i generalräkningen
Befh förlorat en portfölj 65:-, en hatt och en mössa 65:-, och fått laga sin skrivmaskin för 150 kr, kikaren för 25 kr och tvätt av kostym 10:-
1e styrman förlorat sin överrock 150 kr, handskar 20:-,toalettartiklar 30:- och fått laga kikaren för 50:-

HALMSTAD 29 7 44

Smörjare Petterson: Överrock 180, skinntröja 120, 2 par byxor 14, 2 skjortor 10 = 324:- kr
Eldare Friberg: Ett par byxor 30:-
Eldare Wretman: Glasögon 22:-
Mässuppassate Björnkvist: Överrock 79, kavaj & byxor 82 = 161:-
Matros Bohlin: Kostym 200, sjöstövlar 25, arbetskläder 25, sjösäck 15 = 255:-
Jungman Svedberg: Kavaj sönderriven 60, sjöstövlar 25 = 85:-
etc

MAX DOFLEIN, Hamburg till SKN

Brev ,Hamburg 3.8.44
Bei Taucheruntersuchung hier hat sich herausgestellt dass ein teil der Ruderhacke abgerissen ist, das Ruder aber noch in 2 Fingerlingen hing. Die Schraube ist hochgedrückt und die Bordwand eingebeult und zwar an STB stärker als an BB. Nieten und Nähte müssen gedichtet werden da das Schiff Wasser nimmt. Die Hauptmachine ist nicht zu gebrauchen da der Ochsenkppf am Zylinder abgerissen ist und die Lagerböcke für Schwanzwelle im Tunnel durchgedrückt sind Das Schraubenschaft muss gerichtet werden. Ferner sind Kondensatorausgussrohr an Bordwand sowie die gesamte Lenzwasserleitung beschädigt. Eine notreparatur ist hier in Dock erforderlich und ist es uns gelungen ein solches zu bekommen bei der Deutsche Werft. Damit das Schiff ins Dock kann muss zwar 700-800 tons Koks gelöscht werden. Die löscharbeiten haben heute begonnen. Das Schiff muss nach vollendeter notreparatur mit Ladung nach Schweden geschleppt werden.

Brev, Hamburg 9.8.44
Die dockung des Schiffes is bisher nicht möglich gewesen und kann auch in absehbarer Zeit nicht erfolgen. Ich habe daher beschlossen das Schiff ohne dockung abzuschleppen. Es müssen jedoch noch reparaturen an den Pump- und Lenzeinrichtungen vorgenommen werden um ein lenzhalten des Schiffes und eine bedienung von Ruder und Lenzmitteln sowie der Ankerwinsch mit Dampf zu garantieren. Diese reparaturen sind von mir in angriff genommen worden und das Schiff wird voraussichtlich am 13.8 die reparaturen soweit beendet haben, dass es mit einem teil der Ladung abgeschleppt werden kann. Von der Ladung ist c:a 750 tons gelöscht worden. Im Schiff sind nun noch c:a 1100 tons und diese sollen im Schiff verbleiben. Eine schwierigkeit , die noch zu behelfen ist, ist, ob die Kanalverwaltung gestattet, dass das Schiff den K.W in diesem zustand passieren darf. Ich hoffe dies erreichen zu können. Das Schiff ist trotz der beschädigung am Rudersteben steuerfähig. Ich habe heute zusammen mit dem Klassenexperten das Ruder geprüft und wird dasselbe bei vorsichtiger behandlung, was ja beim schleppen gegeben ist, für die reisedauer funktionieren.

Forts

HALMSTAD 29.7.44

Doflein till SKN, Hamburg 1.9.44

Wie mir die Bugsier-Reederei und Bergungs AG mitgeteilt hat, hat der S/D Heros Dampfer Halmstad in guter reise in Malmö abgeliefert, Es war mir eine grosse befriedigung und ich freue mich für sie, dass sie dieses Schiff wohlbehalten nach Schweden zurückgeliefert bekommen haben. Da die Docks in Hamburg nicht benutzbar waren und ich ihnen gern dieses Schiff wegen der besonderen umstände nach Schweden zurückliefern wollte, habe ich dann riskiert es ohne dockung und dazu mit fast voller Raumladung Koks überführen zu lassen. Ich habe dieses risiko auf mich genommen, weil es mir gelungen warvon der Bugsier noch den sehr guten S/D Heros für die fahrt von Holtenau nach Malmö zu bekommen, denn dieser Dampfer hat gleich zeitig Bergungseinrichtungen und gute Pumpen sodass mir das Schiff in seiner Hand genügend gesichert schien. Das Schiff muss natürlich bald möglichst ins Dock. Es darf im jetzigen zustand auch nach der entlöschung nicht lange zeit auf flottem Wasser liegen. Damfer Halmstad hat übrigens eine verhältnismässig lange reise gehabt da er durch ereignisse die mit der Kriegsumständen zusammenhäägen, zeitweise aufgehalten worden ist. Die schleppkosten werden daher nich billig sein.

Doflein till SKN, Hamburg 2.10.44

(Om bärgningen den 29-31.7)

Im einzelnen möchte ich folgendes sagen: Das Schiff hat eine sehr starke schlagseite nach STB gehabt. Die schlagseite hielt der Kapitän Johannson auch selbst so stark, das er befürchtet hatte, das Schöff würde im jeder augenblick kentern und aus diesem gründe hat er auch angeordnet, dass die Besatzung das Schiff verliess. Auch der Lotse hat bestätigt, dass die schlagseite sehr gefährlich war und dass, wenn das Wasser weiter gestiegen und die hilfe nicht rechtzeitig gekommen wäre, das Schiff aus diesem grunde zweifellos untergegamgen wäre. Die hilfe ist schnell erfolgt dadurch, dass die Bergungsdampfer "Comet" und " Reiher" und auch der kleine Schlepper " Taucher Sievers" sofort haben herbeigerufen werden können. Die durchführung der hilfeleistung wurde ausserordentlich sachgemäss und gut durchgeführt dadurch, dass dasSchiff sofort an Grund gesetzt wurde und die abdichtung gleich so ausserordentlich gut gemacht werden konnte, dass das Schiff hiermit sicher nach Hamburg mit der vollen Ladung gebracht werden konnte. Die Abdichtungsarbeiten waren , wie sich später bei nochmaliger kontrolle in Hamburg durch die Bugsier herausstellte so gut , dass ich es durchsetzen konnte, dass eine dockung unterbleiben konnte und das es dadurch gelungen ist das Schiff mit dieser notdichtung allein weiter nach Schweden schleppen zu lassen.

Ende

HALMSTAD 29 7 44

NOTREPARATUR utförd av J Basilius & R Laddey,Hamburg

Maschine: Die gesamte Tankdecke gereignigt.
Kondensatorausgussrohr, abgerissenen Flansch gelötet,das Rohr ge glüht.
Seewasserleitung: Die abgerissenen Gusseisernen Rohre losgenommen und mit neue Eiserne Rohre mit flanschen ersetzt.
Die gesamte Gusseiserne Lenzleitung im Tunnel, welche vollständig abgesriise war, entferntund zur Werkstatt transportiert, die Gusseisernen Rohre aus gezogenen Eisenrohre mit angefertigtem flanschen ersetzt, die Rohre wieder anbord transportiert und angebracht.
Die gesamte Rohrleitung im bereiche der Maschine und Tunnel unter druck gesetzt und mit Bordpumpen probiert.
Deck: Die gesamte restliche Deckladung von deck in den Luken getrimmt
Die Windenrohrleitung überholt u probiert
Die Rudermaschine mit Ruderleitung probiert
Der Anskespill probiert
Umkosten RM 3901:40

SKNEVII 414 LASTEN

1919,9 ton brechkoks för Carl Folke & Co AB, Stockholm.
Försäkrats i Veritas för 102620 kr.
836 ton koks utlossats och blevkvar i Hamburg, vatendränkt och sandblandat
Denna koks såldes i Hamburg för RM 22200:- = kr 37298:22
Detta belopp blev proveny till SKN den 30.11 44
SKN utbetalat totalt 34764:09 vavarv till Folke AB 33632:27 den 5.10.44
Fuktskada även på en del av den i Malmö lossade koksen som även var sandbemängd på ytan.

SKNEIII 312 BESIKTNINGSINSTRUMENT

Sten Haeger besiktigat i docka på Hälsingborgs varv 4/9.44 ff
Instrumentet upptar 51 folioark.
Halmstad kom till Hälsingborgs varv den 6, 9.44 ,dockad för besiktning den 2-11.9, låg sedan i varvets stora docka 12.9 - 13.12.44 då fartyget förhalades till uppläggninsplats i avvaktan på att kriget skulle ta slut.
Reparationen kostat 284376 kr.

Bordläggningen: Skarpa bucklor i hela botten, huvudsakligen under akterskeppet 1 kölstråksplåt, 19 pååtar STB, 15 om BB måste förnyas.
2 kölstråksplåtar, 6 plåtar STB, 9 BB uttagas för riktning.
4 plåtar STB, 11 BB riktas på plats.
16 bottenspant STB, 8 om BB förnyas delvis eller riktas och motsvarande sidospant riktas eller förnyas delvis 11 bottenstockar STB,13 BB förnyas

HALMSTAD 29.7.44

Akterrummet: Avsevärda skador, all garnering förnyas liksom skott och tak i aktre recessen, 2 nya plåtar i akterpikskottet, rep av tunnel och tanktak, rostrengöring.

Rodret: 4 rodertappar förnyas.

Akterstäven: Fått en kraftig törn, svårt skadad, underloppet bortsprängt, måste nytillverkas o sammasvetsas med överdelen.

Styrledningen: Måste gås igenom.

Akterdäcket: Särskilt svåra skador på akterdäcket som hoptryckts på båda sidor om lucka 4 så att plåtarna blivit vågiga och luckkarmarna hårt utböjda. 15 däcksbalkar riktas STB, 10 st om BB och däcket riktas liksom brädgångarna.

Aktermasten: Knipplad & bräckt under däck, måste ilandtagas ochundre delen förnyas liksom bockenpå tunneltaket som tryckts ihop svårt.

Vinscharna: Delvis nya nockar, lasttrummor och träunderlägg.

Backen: 360 trädäck drives och beckas, barriärer rep mm mm.

Gryggdäck/Båtdäck: 500 löpmeter trädäck drives och beckas mm.

Navugationshustaket: 86 löpmeter trädäck drives etc.

Länsledningen: Hela systemet repareras.

Inredningen: Alla hyttpaneler spräckts, durkarna skakat sönder och för stört linoleummattorna, all takbeklädnad fallit ner, rep av alla möbler, alla tvättfat krossats, alla möbler fläkts loss från skotten, förödande skador, alla lampor krossats, köksspisen rasat ihop etc

Jollen: Sönedrslagen , förnyas.

El installationen: Alla el ledningar lossnat i skarvdosorna etc, alla armaturer och porslinshållare krossats, generatorn som stått under vatten måste omlindas etc.

Värmeledningen: Svårt läck överallt ombord och i miserablt skick.

Förråd: Så got som hela fartygets förråd av glas och porslin krossats och en myckenhet övriga inventarier förstörts eller förkommit.

Maskin- och pannrum: Stått under vatten, rör- och pannisolering lossnat mm Stora mskin måste genomgås och få ny trottelventil, en mängd sprängda bultar måste förnyas och lösa bultar dragas etc Kondensorn måste helt förnyas Allt i maskinrummet måste monteras ner och gås igenom.

Kostnad 284 376:- kr

SKN:s utbetalningar

30.9.44 till Duncker & Joly 6:77 för telefon

23.12.44 Bärgarlön till Duncker & Joly 55008: 50 kr

forts

HALMSTAD - 29.7.44

29 12 44 t rederiet à conto 250 000:-
11 1 45 Duncker & Joly 6554:74 för prov reparation
11 1 45 -"- 17422 67 bogsering Hamburg-Malmö i etapper
20 1 45 Doflein 6228:23
3 3 45 Dunkcer & Joly resterande bärgarlön 35004:88
12 3 45 SÅAF för besiktning 4085 kr
4 6 45 Lösen av dispache 1550:-
12 7 45 Slutersättning t rederiet 41285:51
12 7 45 t rederiet för effekter 2521:50

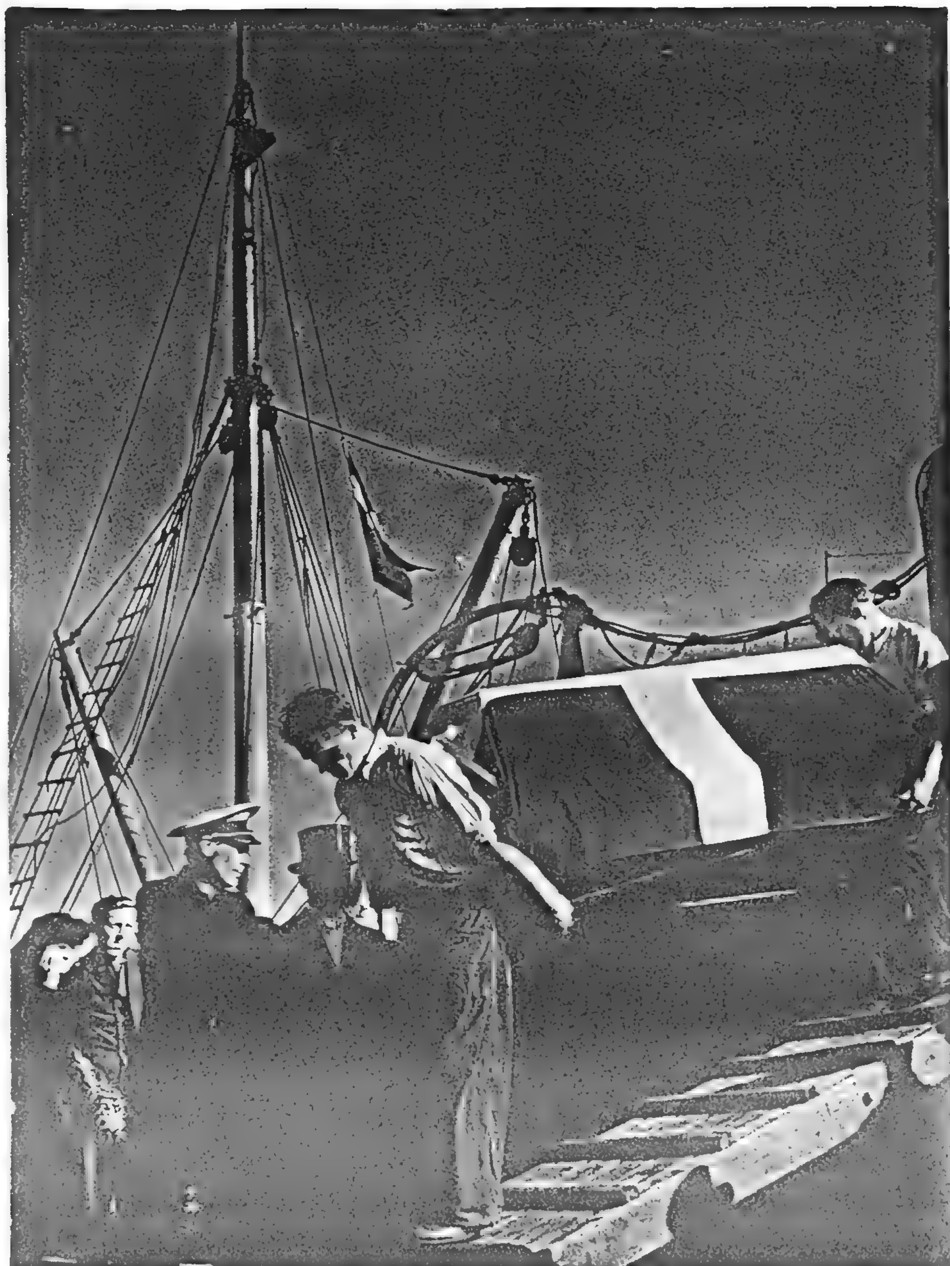
SKNEII Disp Dispache given Gtbg 5 6 45 Kaj Pineus

Bugsier Redderei- u Bergungs AG ,Hamburg för bogsering av fartyget
från Hamburg till Holtenau 21-22 8 44 RM 1650 = kr 2772:17
för bogsering Holtenau -Malmö RM 8000 = kr 13440:80
Bärgarlön för fartyg, last & frajt RM 53568:- = kr 90 000:-
Totalt kr 106212:97

Egna noteringar 8 fartyg före i konvojen

Halmstad gick som nr 9 i en enkel-kolonnkonvoj med fartyg nr 8 c:a 800 meter föröver då explosionen inträffade under akterskeppet kl 07.20 lör 29 juli mellan Brunsbüttel och Cuxhaven. Befh, som fyllt 64 år den 30.6, låg och sov och kastade upp under taket. Tryckvågen och stöten raserade allt i hytterna. I köket krossades spisen och kastades ut på däcken tillsammans med all köksutrustning. Stora pådraget i maskin brast mitt av och ångan rusade ut med fruktansvärd kraft och brände ihjäl 2e maskinisten innan han hunnit mer än till lejdaren, Vakthavande eldaren kunde däremot rädda sig upp på däck, Chiefen ,som rusat direkt till maskintoppen,möttes av rusångan i dörren och blev bränd i ansiktet. Först sedan ångtrycket mattats kunde 2 man ta sig ner i eldrummet och raka ut fyrarna under pannorna. Halmstad fick växande slagsida som snart uppgick till 25° varför befh ensam stannade ombord i väntan på hjälp medan de övriga avvaktade i livbåtarna intill fartyget, beredda att ta upp befh om fartyget skulle kantra och sjunka. Ett snabbt och effektivt tysk ingripande räddade Halmstad. "Taucher Sievers" förde iland den döde 2e maskinisten Lindh till Brunsbüttelkoog. Hemtransport med tåg var uteslutet under rådande krigsförhållanden, inte ens kremering gick att ordna, men genom mäklarnas och konsulatets försorg ordnades så att ss Lillie Matthiessen av Stockholm fick föra hem Lindhs stoft ävensom två döda från bombskadade ss Banana av Stockholm, De 3 kistorna fördes iland i Värtahamnen i Stockholm den 5 8 ,draperade i svenska flaggor och mötta av anhöriga och begravningsbilar. (Se foto sid 14)

HALMSTAD 29.7.44



Halmstads 2e maskinist Lindh och 2 dödade från ss Banana av Stockholm förs iland i Värta hamnen i Stockholm 5/8.44 från ss Lillie Matthiessen (Se sid 13)

Historik

Lastångare på 1567 brton byggd 1907 vid Howaldtswerke i Kiel av stål (ex Spigerborg, Henrik Bjelke) L 72,6 B 11 Tillhörig red AB Halmstad (C O Johansson) i Halmstad Inköpt juli 1933 från D/S A/S Dannebrog i Köpenhamn som Spigerborg och övertogs efter klassning i docka i Aalborg. Henrik Bjelke ,som byggdes för ett redrei i Köpenhamn, uppkallades efter den danske amiralen på "Trefoldigheden" som utmärkte sig i slaget vid Falsterbo år 1658.Efter ngr år uppgick rederiet i C K Hansens d/s A/S i Köpenhamn och fick senare namnet Spigerborg vid föräljning till Damskibsekslabet af 1896. 1916 överfördes ångaren på D/S Dannebrog

HALMSTAD 29.7.44

Under krisåren i början av 30-talet låg Spigerborg upplagd i AAlborg fram till försäljningen till Sverige.Rederiets VD förde själv befälet ombord den första tiden. I maj 34 omkom 2e styrmannen John Svensson i Hälsingborg då en segeljolle välte under en nöjestur utanför hamnen..- 16.10.34 kolliderade Halmstad 2'W Skagens fyrskepp med 4-mastade barkskeppet C B Pedersen av Göteborg som fick större delen av STN fockrigg bortsliten och måste ankra. Red AB Halmstad ålades senare ett skadestånd på 72000kr-. 1936 blev O Corsander befh.- 22.12.38 kom Halmstad till Hälsingborg med kollast och 4 fripassagerare från Gdynia. Polackerna återsändes med Halmsta till Gdynia. - Den 10.5.40 stoppades Halmstad på resa med massalast till Rotterdam av tyska krigsfartyg och beordrades in till Hamburg eftersom Tyskland samma dag anfallit Holland och Belgien. Lasten lossades i Hamburg. - Fram till 29.7.44 klarade Halmstad sig undan kriget, sedan låg hon efter reparation i Hälsingborg upplagd från dec 44 till maj 45 då fredtrafiken kom igång. - Halmstad gick sedan i koltraden på Gdynia. Då hon i början av jan 1949 kom till Gdynia för att lasta kol till Slite fick hon en förnämlig kajplats nära Polska Statens kolexportkontor som nästa dag var flaggprytt i anledning av att Halmstad skulle lasta de första 1000 tonnen av den 25te miljonen ton kol som utskeppats till Sverige efter kriget. Höga Polska statstjänstemän höll tal på en tribun vid Halmstads stäv och befh Johansson fick motta ett diplom och en miniatyrgruvvagn med inskription. Befh bjöd på lunch i mässen med tal av svenske konsuln Leijon och bjöds själv på middag på Grand Hotel i Zoppot.- Den 30.6.50 fyllde befh Johansson 70 år Han hade då varit 9 år ombord. - I mars 1951 på resa i barlast från Port Talbot till Bilbao bröts i hårt väder en nyligen utförd reparation av akterrummets garnering upp vid fartygets slingring och vattnet stod snart över durkarna i eld- och maskinrum. Då cirkulationspumpen gått sönder gick det inte att länspumpa. Maskin måste stoppas för reparation innan kurs med sakta fart kunde sättas mot Falmouth. Den barlastade ångaren slingrade svårt och styrde dåligt i sjöhävningen. Trots att maskin åter måste stoppas p.g av varmgång och farten sedan inte kunde pressas upp i mer än 4 knop lyckades Halmstad ta sig till Falmouth redd för länspumpning och dykarundersökning. - Den 18.5.52 lades ångaren upp i Norra hamnen i Hälsingborg och såldes i sept 52 för 389325 kr till ett turkiskt rederi i Galata. - Uilmaz & Ölemen. Den 10.12.52 avgick ss Guma av Istanbul i barlast med turkisk besättning till Heröya i Norge för att lasta på Istanbul. Befh var dock svensk, John Olsson från Råå. Guma skulle sättas in i koltraden på Svarta Havet. I Nordsjön blev dock Guma rammad av tyska ss Johanna och övergavs i panik av den turkiska besättningen. Kapten Olsson som gått ner i maskin för att stänga tunneldörren råkade halka och slog sig medvetslös. Ett tyskt bordningsparty fann honom vilket var tursamt forts

BANANA 29.7.44

BOMBSKADAD I HAMBURG VARVID STUERT OCH DONKEYMAN DÖDADES AV SPLITTER.

Rapport

Mån 24.7.44 avgick från Västerås destinerad till Hamburg med last av 1385 ton järnmalm. Djupg F 16'- A 17' 20 ombv.
Tors 27.7 kl 11 anlänt till Hamburg och förtöjt vid Sandthorhafens ducd'al ber i väntan på kajplats för lossning. Lör 29.7 kl 01 bombskadad. Svåra splitterskador på utsidorna, däckshusen, livbåtarna, på master och rigg, luftrör och flottar, samt inredningen. 2 man dödade av bombsplitter i sina hytter, 3 man lättare skadade.

Journalutdrag

Lör 29.7 kl 00.30 flyglarm. Ett våldsamt flyganfall följde varvid bomber fälldes i fartygets omedelbara närhet. Splitter från en exploderande bomb om BB slog igenom bordläggning och däckshus. Härunder dödades donkeyman Sellén i sin hytt i vars skott ett 2 meters hål slogs upp. Stuert Johansson skadades svårt i sin hytt, med skallskador och stor blodförlust. Tre övriga av manskapet fick lättare skador. En polisbarkass som tillkallats tog de sårade och dem döde med sig till en förbandsplats. Besättningen under lördagen i väntan på lossningstörn utfört diverse uppröjnings- och rengöringsarbeten ombord. Besked ingick till befh att stuert Johansson avlidit av sina skador kl 19. Inget läckage av betydelse kunnat förmärkas. Antecknat i maskindagboken: Winscharna skadade av splitterskärvor. Den el. däcksbelysningen och kontaktdosor på akterkant av maskinkappen söndersprängda. Ångavloppsröret på akterdäck skadat Spolröret på däck skadat. Ett fat maskinolja förstörts. Läck ovan pannorna i eldrummet.
Tis 1.8 kl 07.30 förhalat till anvisad kajplats vid Diestelkai för lossning

Hamburg 5.8.44
Rutger Rafstedt
Befh

Sjöförklaring i Stockholm mån 21.8.44 kl 13.30

Sakkunniga Anders Edgren & Otto Dahlquist, inga frågor.
Ur sjöteknisk synpunkt torde ej vidare utredning vara erfordelig.
Befh Rafstedt: Nattvaktmannen jungman Knut Jansson varskott om att flyglarm givits och c:a 5 minuter senare hade raiden börjat. De 3 lättare skadade var mässuppassare Johan Arvidsson, Jungman Karl Egon Fransson och matros Sven Grönberg.
Ie styrman & Chiefen: vaknat vid flyglarmet.
Matros Grönberg: skadats av ett splitter å ena handen.
Eldare Andersson: Vaknat av flyglarmet. Vitsordat rapporten.
Sedan Befh fått tillbaka skeppsdagboken förklarades förrättningen avslutad.

BANANA 29.7.44

Crew list (Kompl. SKN)

Befh Rutger Harald Rafstedt, Marstrand, f-80
1e styrman Klas Gustaf Karlsson, Stockholm, f-95
2e styrman Gunnar Birger Edlund, Stockholm
Chief Karl Verner Persson, f-83
2e maskinist Karl Eriksson
+ Stuert Karl Ludvig Johansson, Högalidsgatan 50,5tr, Sthlm. 28.11. 97 V.Färneb
Efterlämnade hustru, dotter och son.
Kock Henry Svensson
Mässuppassare Johan B.Arvidsson, Tureberg
Matros Karl Lindström
Matros Sven Arne Bertil Grönberg, f-18
Lättmatros Torsten Petterson
Lättmatros Erik Rune Nyberg, Stockholm
Jungman Karl Egon Fransson, Blackstad, 31.7.26
Jungman Knut Jansson
+ Donkeyman Rickard Herbert Sellén, Hagavägen 82a, Råsunda, 6.12.01 i Gävle
Efterlämnade hustru och 7 månaders son.
Smörjare Arne Weitz
Eldare Per Olof Torsten Andersson, f-13
Eldare Herman Nilsson
Eldare Lauritz Carl Jensen-Palm, Sjömanshemmet, Göteborg
Kämpare Sven Fahlmark

KK memorial 7.10.44.

Våldsamt bombardemang från främmande flygplan vilka gingo till anfall i vågor. Flera bomber föllo i fartygets omedelbara närhet och förorsakade genom splitter stor förödelse ombord. Fartygets sidor ovan vattenytan jämte överbyggnader genomslogs på felra ställen ,samtidigt som lufttrycket sprängde dörrar och ventiler. Härunder dödades anman av besättningen varjämte 4 sårades. En av dem så svår att han senare samma dag avled på sjukhus.

Ex officio
Bo Bergström

De döda hem med Lillie Matthiessen

Eget

Lör 5.8.44 kom ss Lillie Matthiessen till Värtahamnen i Stockholm med 3 döda ombord. I flaggdraperade kistor bars Bananas 2 döda och 2e maskinist Lindh från ss Halmstad (Minsprängd 29.7.) iland till väntande bilar, mötta av svartklädda anhöriga med blombuketter i hand. Se foto på Halmstad 29.7.44 sid 14. Hemtransport med tåg hade varit omöjligt att ordna och inte heller kremering i Tyskland var möjlig. Genom mäklarens försorg ordnades hemresan.

BANANA 29.7.44

Telegram till rederiet från mäklaren,Hamburg 29.7 kl 17.35

Banana donkeyman tot steward schwer verwundet hospital 3 mannschaften leicht verwundet bleiben anbord stop starke splitterverwüstungen über der wasserlinie =Erzhäger

Dito, Hamburg 30.7

Zurückkommen fernmündlich 31.7 wegen einzelbericht und ergänzung der besatzung der rückkehrende reise vielleicht rücktransport donkeyman möglich mit Lillie Matthiessen jetzt unter beladung Hamburg = Erzhäger

---

Schadensbericht

Betrifft: Schwed. D.Banana, beschädigt in Hamburg am 28/29.7.44
Diesen Schiff hat in der Nacht vom 28/29.7 in Hamburg in Sandthothafen liegend Bombenschaden erlitten. Eine Bombe fiel auf den Kai und die seitwärts fliegenden Bombensplitter haben die Aussenhaut an BB-seite an verschiedenen Stellen durchlöchert. Die Löcher sitzen in der hauptsache alle in der Verschantzung,da das Schiff tief beladen war. Die Aufbauten der Kommandobrücke sowie das Rettungsboot zeugen ebenfalls einschläge von Splitterna. An BB-Aussenhautbefinden sich nur geringere beschädigungen. Der Steward und der donkeyman sind in ihren Kammern befindlich ums Leben gekommen. Die beiden Toten werden mit D.Lillie Matthiessen nach Schweden überführt. Das Schiff ist in seiner Seetüchtigkeit durch diesen Schäden nicht gefährdet. Die grösste anzahl der Bordwandduchschläge werden mit Schraubboltzen abgedichtet. Auf grössere Löcher müssen Flicken aufgeschweisst werden. Das Rettungsboot wird von der eingenen Besatzung provisorisch abgedichtet. Die Brückenaufbauschäden, welche in der Hauptsache aus zersplitterten Hölzern bestehen, werden in Schweden repariert. Die Firma Basilius & Laddey wird dem Schiff,sobald es nachdem Holthusenkai verholt hat, eventuelle gewünsche hilfe leisten. Die Maschine,anker,Windeneinrichtungen uzw sind intakt.

Hamburg 2.8.44
Max Doflein

(Efter provisorisk reparation avgick Banana vid middagstid den 8.8 från Hamburg med last av 1200 ton kol till Stockholm. Basilius & Laddey utfört reparationsarbetet.) n

Förstörda inventarier vid bombanfallet

2 mathämtare 40:-, 2 fotogenlampor 40:-, 24 glödlampor 26:40, 23 flata tallrikar 24:92, 9 djupa tallrikar 9:75, 14 thekoppar 15:-, 7 kaffekoppar 5:81, 17 thefat 12:95, 2 lakan,& 1 örngott 31:40, 4 handdukar 8:- =2681:03

(Räkning från red AB Westinidia till SKN 8.11.44)

Effekter

Rederiet utbetalat 1155:25, men då fartyget inte totalförlist behövde SKN

BANANA 29.7.44

inte ersätta detta. SKN dock per telefon 1.9.44 meddelat rederiet att Nämnden ex gratia var beredd att ersätta effekterna,dock givetvis med begränsning enligt gällande förordning.
Donkeyman Sellén änka begärde 247:- för en kostym och en virkad filt.
Befh lagt ut 28:- för att få sin radio lagad.
1e styrman förlorat en rock värd 20:- & 2e styrman en kostym för 155:-
Lättmatros Nyberg förlorat kostym 160:-, arbetsbyxor 10:50,skjorta 8:-
Jungman FRansson: Byxor, blus, 3 arbetsskjortor 39:75
Mässuppassaren :Regnrock 110:-, blazer 95:-, tröja 27:-, byxor 35:-, sportjacka 35:-,skjorta 8:- = 310:-
Eldare Palm: Kostym 180:-, overall 15:-, shorta 10:-

Besiktningsinstrument

Kapten Anders Edgren besiktigat Banana vid Ekensbergs varv,Sthlm,18.8.ff

Bordläggningen STB: Splitterskador svetsas i 7 plåtar,11 plåtar förnyas och 2 st riktas.
Bordläggningen BB: Splitterskador svetsas i 7 plåtar,30 plåtar förnyas, 4 riktas. 8 ventilglas förnyas.16½ meter rännstensplankor förnyas.
Slingerkölarna: 20 lösa naglar STB, 100 BB förnyas. 50 naglar i botten svetaas, 110 skräckta naglar förnyas,2 silar till bottenventilerna förnyas, 1 sil fastsättes med nya skruvar.
BB kolbox: Spant- & kontraspant repareras.
Akterrummet: 16 spant riktas BB, 5 spant repareras.Ny garneringscement och rännstenscement.
Akterdäck: Brädgången BB riktas,stringerplåten dubbleras
Reservstyrningen: Ny ratt ,ny flaggstång, ny wirerulle om STB, splutterskador i nergångskappen till källaren repareras, hyllor & inredning i poopkällaren rep, 1 kvm durk förnyas.
Lanternorna: En grön el. lanterna och ev vit fotogenlanterna förnyas.
Spolledningen: Repareras på för- & akterdäck.
Förmasten: 3 hål svetaas, 4 vant förnyas STB, fockstaget förnyas,topprep till bom 2 förnyas, hisswiren till Bom 1 & 2 förnyas, vevlingarna STB & BB förnyas, ny lastbom nr 2 av stål,ny wiresurrning till Bom nr 1, nytt topprepsblock till bom 2,2 nya gajschacklar till bom 2, nytt antemnfall.
Stormasten: Mastkragen & 5 plåtar förnyas, 6 vant och 2 barduner förnyas. bom nr 3 riktas, nya vevlingar STB & BB, 4 nya 12''block, nya topprep till bom 3 & 4, ny hisswire till bom 3,2 nya vantfästen BB,2 nya gajschacklar till bom 2
Presenningar: 2 nya till lucka 1,en ny till vardera lucka 2 och 4, 1 lagas.

BANANA 29.7.44

Lucka 3: Splitterskador svetsas i STB kuckkarm,5 långskeppsskärstockar i furu förnyas.

Winsch 3 & 4: Omkastningsaxeln förnyas pm nr 3, repareras på nr 4.

Luftrör på akterdäck: Förliga rumsvntilatorn STB med huv förnyas och ett luftrör BB vid aktermasten förnyas.+ luftrör till poopkällaren fastsättes liksom 1 vid lucka 3 BB.

Flottar: I de 2 flottarna förnyas 16 fat som splitterskadats.Flottarna repareras med nya tankar och utrustningen kompletteras.

Pannkappstaket: 2 plåtar förnyas.

Maskinkappens akterskott: 2 bucklor riktas.

Donkeymans hytt: 2 plåtar förnyas 1800x950x7mm, inredningen loss och fast och kompletteras,ny panel på akterskottet,ny soffdyna, dörren repareras.

Båtdäck: Splitterskyddet repareras.

Bryggbarriär mm: 6 fönster med bågar på förkant förnyas, 2 dörrar repareras 20 meter barriär förnyas, 1 räcka riktas, lanternportarna förnyas.

Styrhytten: Nytt nakterhus,nytt skydd för kontrolledning 12 meter ,kompassen repareras, maskintelegrafen reparers med nytt glas.

Navigationshytten: Långskeppsskottet BB förnyas 2½ x 1,7 meter,en ny 12" sidoventil, ny ekdörr på akterkant, ny panel på akterkant, nytt långskeppsskott BB mellan hytt och trappa liksom dörr, nytt glas i sidoventilen, skyddstaket (splitterskydd) förnyas av furu & singel, ny soffklädsel med ny kudde, ny barometer,nytt nakterhus på taket, ny ektrappa till taket och takbarriären lagas Radiotelefonen & radiopejlingen repareras.

BB livbåT; Förnyas helt för 29 man (L.6.98 meter) inkl ny utrustning. Ny suflett,nytt kapell, nya block & taljelöpare .ny slingerbom, nya surrningsbrokar, 2 nya taljelöparrullar.

STB livbåt: Ilandtages och repareras inkl tankarna, ny suflett.

BB arbetsbåt: Repareras iland, 2 nya taljelöpare med block, skråna lagas

STB arbetsbåt: Repareras iland, nytt träkapell, nya mellangajar,ny förlig taljelöpare.

Båtdäcket: Drives & beckas 1400 löpmeter.8 meter plankor BB förnyas.

Kolluckor: Nya täckluckor STB & BB.

Luftrör: BB eldrumsventilator förnyas,STB repareras.

2 kabyssluftrör förnyas.Köksskorstenen förnyas med stag.

Maskinrumsluftrören STB & BB: nya huvar.

Kabyssen: Skylightet repareras,spisen ommuras, BB nedre dörrhalva förnyas.

Skorstenen: Ilandtages, 5 plåtar förnyas, 4 nya stag,hela inre skorstenen förnyas av 5mm plåt, förliga och aktra ångskorstenen förnyas av stålrör, längd 10 meter,diam 15 cm ,nya rör t. ångvisslan.

BANANA 29.7.44

Undre bryggdäck BB: Drives & beckas 350 löpmeter.Loss & fast samtliga korkmattor i hytterna.
Befälsmässen BB: Ny lampkupa.
Pentrit BB: Ny diskbänk,panalen bordvarts lagas,målning.
Förrådet BB: Panelen bordvarts repareras.
Mässpojkens hytt BB: Panel & skott kompletteras, hytten masointklädes,målas
Stuerts hytt BB: Nytt dörr- och nytt kojdraperi,målning.
2e styrmans hytt BB: Panel & möbler repareras,ny dörrspegel, nytt dörrdraperi nya ventilgardiner, nytt kojdraperi,målning.
1e styrmans hytt BB: Splitterskador i skottet mot gången svetsas, skottspant riktas, nytt skrivbord med hurts och stol,ny soffa,nytt tvättställ, ny soffklädsel, kojen lagas, 2 nya ventilgardiner, nytt dörrdraperi, nytt kojdraperi,målning.
Båtsmans hytt BB: 2 skåp förnyas, panelen lagas.
BB gång: Ny dörr med karm.
Skansen BB under huvuddäck: Ny panel bordvarts,1 nytt skåp,nytt luftrör STB, i mässen ny panel bordvarts,takpanelen repareras, i aktre hytten repareras panelen bordvarts, i gången lagas ventiltrumman.
Chiefens hytt: Splitterskador svetsas i trappskottet,nya ventilgardiner, nytt koj- & nytt dörrdraperi.
STB gång: Förliga & aktra dörrarna förnyas med karmar.
Salongen: Takpanelen kompletteras och målas.
Befh hytt: Dörr med karm repareras.
El anläggningen: Hela det el ledningssystemet rep & kompletteras.
Ånggeneratorn repareras.
Huvidmaskineri: Skarven tätgöres mellan MT och LT-cylindrar.
Propelleraxeln: Drages för besiktning.
Huvudångledningarna genomgås.
Maskinkappen STB: Nya gångjärn på en lucka.
Diverse: Ny landgång, 6 meter lång. 2 mindre trälejdare förnyas.
17 sidoventiler justeras, 1 stormlucka förnyas .1 livboj förnyas
240 meter ny förtöjningswire.

Kostnader: 126.080:-
Banana kom till Ekensbergs varv 16.8.44,låg i docka 9-15.9, reparationerna tog 40 arbetsdagar, låg sedan upplagd till maj 1945.

Assurans

Rederiets generalräkning 22.11.44 = 141.346:14
SKN 10.11.44 till Duncker & Joly 109:21
SKN 14.11.44 till Anders Edgren 1500:-
SKN 8.2.45 till rederiet 137.135:99

BANANA 29.7.44

Historik

Lastångare på 1197 brton byggd 1899 vid Lobnitz & Co i Renfrew av stål. (Ex Ryaa, Beira) L. 69,8 B.10,4 Tillhörig red AB Westindia (Sven Salén) i Stockholm som sept 1939 inköpt ss Ryaa från Balboa, Panama. (Kapten Hans Elliot). Tillstånd till köpet gavs i konselj 10.9.39. Ryaa hade sedan 1937 gått i timecharter för Salén på Holland/Belgien och blev som Banana klassad och moderniserad vid Ekensbergs varv vintern 1939-40. 1500 ton dw. 900 ihkr. Fram till 1937 gick hon som Beira, Sön morgon 23.11.41 i Värtahamnen i Stockholm innebrändes matrosen Arvo Heiskanen vid en våldsam brand i manskapinredningen i backen, antagligen efter dat han berusad somnat ifrån sin cigarrett. Alla hytterom BB utbrändes och släckningen tog 6 timmar.

Krigshaverier: 23.11.40, 20.6.44, 29,7.44

Hösten 1945 fraktade Banana en last hästar från Malmö till Rotterdam f.v.b till Schweiz och kom 9.12.45 till Malmö från Hull med 11 dyrbara trabhästar ombord. -1948 klassades fartyget vid Ekensbergs varv men såldes på grund av sin ålder och en vikande fraktmarknad i aug 1951 till en firma i Ghent, Belgien för nedskrotning .

NATTRAIDEN MOT HAMBURG 29.7.44

Nattraiden 29.7.44 var den första stora nattraiden mot Hamburg efter julikatastrofen 1943 och utfördes av 7 bombförband ur R.A.F med minst 300 plan som på bred front från Nordsjön flög in över staden. I en timmes tid fälldes från 5500 meters höjd i vågor min-och sprängbomber över i huvudsak västra delarna av staden och hamnen. Mängder av bomber föll i ruinområden och någon målmarkering förekom inte. Skadorna var vitt utspridda och helt planlösa. Bahnhof Wilhelmsburg, där ett transporttåg med Wehrmachutrustning förstördes, utsattes i låganfall för automatkanoneld och ett Mosquitoplan fällde bomber efter det Faran över blåsts. Härvid uppstod panik i luftschutzbunkern Reeperbahn och 2 kvinnor trampades ihjäl medan 4 blev svårt skadade. Nästa stora anfall kom den 4.8, ett dagangrepp av U.S 8th A.F, vid vilket ms Sierra Cordoba på 11470 brton, liggande vid Deutschen Werft delvis utbränt.

ERIKSBORG 29.7.44

250-KG BLINDGÅNGARE KROSSAT MASKINTOPPEN UNDER NATTRAID MOT HAMBURG.

Rapport

Lör 29.7.44 under bombraid kl 00.30-01.30,liggande vid kaj i Altona Kohlenhafen med rumslast av 2071 ton järnmalm från Luleå (Avgick 19.7) skadats av splitter, lufttryck och en blindgångare som gjorde maskinen obrukbar. Djupg F 18´5´´ - A 19´. Ingen av de 20 mobv skadats.

Journalutdrag

Fre 28.7 kl 18.30-21 förhalat från Parkhafen till lossningsplats vid Altona Kohlenhafen.

Lör 29.7 kl 00.20 blåstes föralarm från sirener iland. Kl 00.30 blåstes fullalarm,varpå bombfällningen började från fientliga bombplan. Kl 01.30 var bombangreppet över och "Faran över" blåstes av landsirenern Under bombangreppet fick Eriksborg en mängd splitterskador på däck och en s.k blindgångare gick genom kabysstaket och kabyssdurken ner i maskin rummet,träffade högtryckscylinern och spolierade maskinen som gjordes fullständigt obrukbar.

Tis 1.8 Besiktningsman varit ombord och bl.a konstaterat att maskin var fullständigt förstörd.

Hamburg 8.8.44
Albert Frans Fredriksson
Befh

SKNEIII 312 Journaltillägg (SKN)

Fram till ~~xxxxxxx~~ 31.7 pågick arbeten med att få bomben oskadliggjord.Besättningen bott 2 dygn i en järnvägstunnel.

Lör 29.7 Under larmet hade besättningen sökt skydd i det närbelägna skyddsrummet.Ingen av de ombv skadades. Efter angreppet erhöll besättningen från Hafenpolizei order att ingen fick vistas ombord då fara förelåg att bomben i maskinrummet skulle explodera. Vid varje lågvatten låg fartyget på botten.

Sön 30.7 Ingen av besättningenfått vara ombord p.g av explosionsfaran. Vid lågvatten stod fartyget på botten . Inget arbete utfört. STB panna avsläckt.

Mån 31.7 under förmiddagens lopp avlägsnades blindgångaren av ett bombkommando varpå besättningen kunde gå ombord och börja röja upp och bl.a rengöra skansen. Besättningen åter fått bo ombord. Besättningen arbetat 6 timmar och erhållit 2 mål mat. Vid lågvatten stått på botten.

Fre 4.8 - tis 8.8 lossat malmlasten.

Ons 9.8 börjat lasta koks.

Sön 13.8 färdiglastad med 1492 ton koks.På grund av splitterskadorna fick ingen last läggas på däck.Begärt bogserbåtsassistans för avgång.

Ons 16.8 fått bogserbåt och avgått under bogsering destinerad till Hälsingborg. Resan försenats av bombskadade slussar, minfällning i lederna mm

=======

ERIKSBORG 29.7.44

Journalutdrag för hembogseringen

Ons 16.8 kl 14.30 avgått från Hamburg med lots ombord, bogserad av 2 bogserbåtar.Ankrat kl 21 utanför Brunsbüttel sluss p.g av att Kielkanalen var spärrad av flygfällda minor och bombskador på slussarna.

Fre 18.8 kl 13.45 fått kanallots ombord,lättat o fortsatt under bogsering. Slussat i Brunsbüttel 14.15- 15.30.Kl 22.40 förtöjt i ducd'alber vid Breiholz i kanalen på order från signalstationen. Flyglarm och överflygningar med lv-eld.

Lör 19.8 kl 05 kastat loss förtöjningarna. Slussat i Holtenau 12.15-12.30. Kl 13 ankrat på Holtenau redd i väntan på Switzers bärgningsfartyg Pluto

Sön 20.8- lör 26.8 legat till ankars på Holtenau redd i väntan på Pluto.

Sön 27.8 Kl 18-19.30 bogserats till Friedrichsorts redd på grund av flyglarm och överflygningar och uppankrats där.

Mån 28.8 Lättat ankar och fortsatt,bogserad av Switzers Pluto.

Tis 29.8 kl 10.30 uppankrat i närheten av fyrskeppet å punkt 14 (lat N 54 22'- long .0 12 4,5) på grund av spärrsignal från fyrskeppet.Flygfällda minor i lederna .

Ons 30.8 05.15 lättat och fortsatt sedan spärrsignalen borttagits.
08.50 uppankrat fartyget i väg 1 vid vaktfartyget på punkt 23 (N.54 36'- 0.12 21) enär väg I var spärrad.

tors 31.8 kl 12 lättat ankar sedan spärrsignalen borttagits,

Fre 1.9 kl 18.30 uppankrats utanför Landskrona i Öresund på grund av att Hälsingborgs hamn spärrats för natten.

Lör 2.9 kl 03.30 lättat och fortsatt under bogsering. Ankommit 08.10 till Hälsingborg.

Ombord å ss Eriksborg 3.9.44
F.A.Fredriksson
Befh

Rederirapport forts

Lör 2.9 En del av besättningen avmönstrats.

Mån 4-tors 7.9 lossat kollasten i Hälsingborg.

Lör 9.9 bogserats in till ~~Hälsingborgsvarv~~ Öresundsvarvet i Landskrona Besättningen avmönstrat.Fartyget upplagt. Reparationer börjat.

På grund av stora tillkommande arbeten var reparationerna inte klara då verkstadskonflikten bröt ut den 5.2.45. Arbetet återupptogs sedan konflikten bilagts den 5.7.45. Först den 30.9.45 var Eriksborg klar att avgå från varvet.

Sjöförklaring i Hälsingborg 4.9.44 kl 11

Sakkunniga: Inspektör Victor Hansson & ombudsman Johannes Bengtsson

Sakkunnigas frågor:

1) Fanns något splitterskydd anordnat ombord?
2) Uppsökte besättningen skyddsrum då föralarm gavs?

forts

ERIKSBORG 29.7.44

3) Kunde det omedelbart konstateras att en bomb träffat fartyget och vilka åtgärder vidtogs i anledning härav?

Befh Fredriksson: Kring bryggan fanns ett splitterskydd av plank med fyllning av slagg. Befh, 2e styrman, chiefen, stuert och kocken befunnit sig ombord under anfallet medan 15 man begivit sig till skyddsrum iland. Sedan dessa 15 man återkommit till fartyget kom några enstaka plan och fällde ytterligare bomber. Då gick hela besättningen in i en järnvägstunnel som tjänstgjorde som skyddsrum. Där stannade alla till omkring kl 06. Hamnområdet var på morgonen avspärrat av militär och polis ,men befh och chiefen, 2e styrman, stuert och kocken gick på egen risk ombord och låg kvar ombord natten till den 307. Sön 30.7 kom en officer ombord och konstaterade att en blindgångare gått ner i maskinrummet, sedan den lokaliserats ibland spillrorna på maskintoppen. Befh och de 4 andra kördes då iland och besättningen förbjöds att vara ombord .Bomben måste först desarmeras eller forslas bort. På morgonen mån 31.7 desarmerades den av minörer. Bomben torde ha slagit ner i maskinrummet vid 01-tiden d.29.7.

Ie styrman Isenberg: Befunnit sig i skyddsrum medan befh och 4 man uppehållit sig ombord.

Chiefen: Tillsammmans med befh och 3 andra uppehållit sig ombord under det egentliga bombangreppet.

Matros Jörgi & smörjare Norling: Under anfallet varit i skyddsrum iland.

Lasten

Befraktare: Rohstoffhandel der Vereinigten Stahlwerke A/G, Düsseldorf.
Avlastare: Bergverks AB Freja i Koskullskulle.

KK memorial 14,10.44

Ansenliga skador på däck och överbyrggnader av bombsplitter och lufttryck under bombanfall mot Hamburg. Maskinen förstörd. Ex officio

Bo Bergström

Crew List (Kompl. SKN)

Befh Albert Frans Fredriksson, Brantevik, 28.9.90 i Ö.Nöbbelöv
1e styrman Sture Isenberg, Hällbyborg, Fellingsbro, 28.4.08 i Sexdrega.
2e styrman Alfred Olsson, Brantevik, 9.2.82 i Cimbris
Chief Axel Olsson, Landskroba, 2.6.78 i Landskrona
2e maskinist John Cronquist, Nordhemsgatan 39, Göteborg, 12.6.94 V.Karsby
Stuert Tage Möller, Bredgatan 8, Landskrona, 2.1.14 på Ven (St.Ibb)
Kock Axel M.Karlin, Lagerbergsgatan 26, Uddevalla, 15.10.87 i Bro, Bhl.
Mässuppassare Kay Larsson, Gällivarevägen 5, Malmberget, 2.4.26 Malmberget
Matros Vladimir Jögi, %fru Sigrid Johansson, Nannas Bageri, Landskrona, 6.6.13 Estland
Matros Axel Karlsson, Pilgatan 27, Landskrona, 1.10.04 Morlanda
Matros Nils Lööf, Grevmagnigatan 12, Sthlm, 20.5.21 Traberyd

Forts

å ERIKSBORG 29.7.44

Forts crew list

Lättmatros Egon Jönsson, Sandbäck nr 5, Sjöbo, 22.9.21 i Södra Åsum.
Jungman Håkes Olsson, Strandhem,Väjern , 17.3.21 Askum
Jungman Helge Olsson, Harpegatan 13,Ystad, 28.10.27 Öja.
Smörjare Erik Norling,Sjömansinstitutet,Stockholm, 1.5.96 Ekerö
Eldare Alvar Näslund, Skönsberg, 27.1.08 Gudmundrå
Eldare Nils Jonsson, Södra Allén 60,Sundsvall, 16.1.20 Sundsvall
Eldare Folke Aquin Pettersson, Sundsvall, 20.3.13 Yrenhed.
Lämpare Roy Georg Yngve Andersson, Axsjöfallet,Garphyttan, 16.10.15 Kristineh
Masskinelev Sven Erik Isaksson, Mörby 1, Lister-Mjällby, 4.10.25 Mjällby

---

Brev t. SKN fr.Max Doflein,Hamburg 3.8 SKNEIII 312

...Das Schiff hat in der hauptsacheMaschinenschaden und zwar ist der Hochdruckszylinder zerbrochen.Die Pumpen,Rohrleitungen usw sind stark beschädigt und die Maschine stark beschmutzt. Ein gebrauch der Maschine für die rückreise nach Schwedeb ist ausgeschlossen. Ausserdem hat das Schiff einige Beschädigungen an Deck und Decksaufbauten.Diese werden soweit erforderlich hier repariert. Im übrigen ist das Schiff dicht.Für die überführung im Schlepp stehen mir der "Fairplay" in Verhandlungen und hoffen das diese die überführung in der nächsten Woche durchführen kann.

Prov. reparation av ovanbordsskador

J.Basilius & R.Laddey,Hamburg, enligt räkning 14.8.44 utfört följande på däck: Reparerat den skadade ankarspelsångledningen iland och utbytt delar i kopparrör med nya packningar samt tryckprovat ledningen.
Överhalat styrmaskinen och lagat rorledningskättingen.
Tätat splitterhål på f-r- & akterdäck med "Mutterschrauben mit unterlagsbleche." Satt in ett stycke träpanel vid proviantrummet på poopen.
Överhalat och provat ankarspel,förhalningsspel och ångvisslan.
I maskinrummet rengjort hela tanktaket med rörledningar,satt alla rörledningar under tryck i eld- & maskinrum,uttagit och reparerat skadade rörsektioner med nya packningar etc. Provat läns-& tankledningarna och cirkulationspumpens ledningar.
Arbetet utförts "in Tages -und überstunden."
Kostnad RM 2752:50

"Plutos" bogseringsrapport

Switzers "Pluto" avgick från Kalundborg den 25.8 kl 17.30,kom till Holtenau för bunkring på kvällen lör 26.8,blev sedan liggande i Holtenau till 16.30 sön 27.8 p.g av att slussen var spärrad (luftalarm). Avgick 16.30 27.8 och kom fram till Eriksborg kl 17.30, förtöjt långsides. Kl 18.30 avgått med Eriksborg till en bättre ankarplats vid Friedrichsort där man ankrade 19.30.

ERIKSBORG 29.7.44

Sedan legat till ankars till kl 13 mån 28.8 p.g av att farvattnet var spärrat. Avgått med Eriksborg på släp kl 13. Tis 29.8 kl 12 ankrat vid Gjedser Rev i avvaktan på bättre väder.Fortsatt kl 06 ons 30.8 men kl 10 ankrat vid Darsser Ort på grund av minspärr för farvattnet. Fortsatt kl 13 tors 31.8 och ankrat utanför Landskrona fre 1.9 kl 19.30.Lättat ankar lör 2.9 kl 04 och anlänt till Hälsingborg kl 09.30.Pluto avgått kl 12.30 och anlänt till Köpenhamn kl 16 samma dag.
Bogseringen kostat 12033:01 kr. (Se även journal sid 1-2)

Effekter

SKN i det längsta vägrat ersätta förstörda tvättkläder .
Smörjare fick check på 22 kronor den 20.2.1946

Statens Krigsförsäkringsnämnd lade ner stor möda på att införskaffa vittnesuppgifter etc om några klädesplagg som efter tvätt hängts på tork i maskinkappen och som förstörts vid bombnedslaget. Mödan står inte i någon proportion till de struntsummor det gällde . Så fick t.ex smörjare Norling först den 20 febr. 1946 en check på 22 kronor från SKN.
1e styrman Isenberg förlorade sin radio 350:-, skrivmaskin 550:- samt kläde: för sammanlagt 1570:- Isenberg hävdade att radion fanns ombord för tjänsten: skötande (tidssignal & radiomeddelanden som måste avlyssnas) och att han använt skrivmaskinen för rapportskrivning etc. Radion , en Philips 5-rörs, hade av en radiofirma i Landskroba dömts ut som icke reparerbar.Priset för en ny radio skulle bli 350:- Samma sak med skrivmaskine. En ny Royal reseskrivmaskin kostat Isenberg 550:- De förlorade kläderna för 670:- var uniform, ulster, sommarrock, ett par skor, hatt, 4 skjortor,6 par strumpor och ett underställ.
Isenberg mottog och accepterade den 24.11.44 från SKN ex gratia 130 kr "då jag anser att det ingenting är att hålla på att bråka om."
Följande 2 brev i saken talar för sig själva:

Brev från Isenberg,Fellingsbro,19.10.44 till Sveriges Fartygsbefälsförening i Stockholm:

Åberopande mitt samtal med kapten Rosendahl förra lördagen angående min ersättningsfordran för förstörda och förlorade effekter ombord å ss Eriksborg vid bombardemanget av Hambrug den 29.7, ber jag upplysnibgsvis få nämna att undertecknad, liksom 2e maskinist Cronquist, dagen före bombanfallet hade haft s.k storvask,samt att samtliga dessa kläder voro upphängda till torkning å klädsteck på maskintoppen vid ovan nämnda tillfälle och ungefär på den plats där blindgångaren gick ner i maskin. Ytterligare kan nämnas att radion, skrivmaskinen, en del kläder osv blevo mer eller mindre spolierade genom det kraftiga lufttrycket genom öppna ventiler och

ERIKSBORG 29.7.44

dörren som uppstod då bomber kerverade tätt i grannskapet. De kläder åter, som jag hade på mig vid tillfället ifråga, blevo även nedsolkade och fördärvade då vi de närmaste dygnen efter bombardemanget voro tvungna att tillbringa nätterna antingen ute i det fria eller i en närbelägen järnvägstunnel, då vi enligt order från polismyndighet icke fingo vistas ombord. Vad beträffar storleken av mina ersättningsanspråk,som - med undantag för radion coh skrivmaskinen - uppgå till kr 670:-,så torde dessa absolut icke vara för högt tilltagna utan snarare tvärtom, då man beaktar hur dyrt allting är vid nyinköp. Vad mina ersättningsanspråk å radion och skrivmaskinen - kr 900:- - beträffar ,hänvisas till bifogade bilagor samt till Kungl. Ma:jts kungörelse angående ersättning åt sjöfolk för förlust av effekter vid fartygs förolyckande,paragraf 2.

Med utmärkt högaktning
Sture Isenberg
1e styrman a s/s Eriksborg

Adress:Öby Egendom
Fellingsbro.

SKN i brev till Isenberg ,Sthlm den 8 11.44

upplyst att SKN ersätter förlust av effekter endast vid fartygs krigsförlisning. " Nämnden är alltså icke ersättningsskyldig i detta fall,men då vi tidigare utbetalat effektersättning ex gratia vid några tillfällen då särskilda omständigheter förelegat, hava vi ansett det motiverat att verkställa utredning i det nu aktuella haveriet. Det har därvid visat sig att förlusten av effekterna hänföra sig till olika skadetillfällen. Dels skadades diverse kläder under besättningens vistelse i skyddsrummet den tid då de tyska myndigheterna icke tillät vistelse ombord å fartyget,och dels har en bomb,som föll ner i maskinrummet, på sin väg skadat en del kläder som vror upphängda till torkning. Nämnden har beslutat att ex gratia utbetala ersättning för de kläder som förstörts ombord på fartygetvid själva flyganfallet,men däremot anser sig Nämnden icke kunna utbetala ersättning för de skador som upkkommit i skyddsrummet. Vi hava från rederiet införskaffat närmare uppgifter om vilka effekter som kunna hava skadats vid själva flyganfallet mot fartyget, och härvid fått skriftlgt uttalande från befh och övermaskinisten.Befh säger endast att inga som helst skadade plagg uppvisats för honom och att han personligen icka har observerat några kläder som hängt till torkning. Övermaskinisten däremot säger att han sett ett eller kanske två arbetsställ hängande på maskintoppen till torkning, och att han inte med bestämdhet kan erinra sig om några andra plagg ävenså varit upphängda.
Det är givetvis ganska besvärligt att under förevarande omständigheter med bestämdhet avgöra vilka saker som verkligen förstörts då bomben föll ned i maskinrummet, och då det i varje fall fordrar mer arbete än vad saken egentligen är värd ,hava vi beslutat, att i Edert fall lämna en ersättning för

ERIKSBORG 29.7.44

förlorade kläder med kronor 130:- och komma vi någon av de närmaste dagarna att meddela rederiet vårt beslut. Ni torde alltså lämpligen meddela oss huruvida ni accepterar vårt anbud, varefter beloppet utbetalas av rederiet som sedan i sin tur får ersättning av oss. - Vad slutligen gäller Edra krav på ersättning för radioapparaten och skrivmaskinen, anse vi det icke styrkt att dessa saker skadats vid flyganfallet, och anse vi oss sålunda icke kunna lämna någon ersättning. Vi hava för ordningens skull tillställt Sveriges Fartygsbefälsförening ett genomslag av denna skrivelse.

Rederiet inte ersatt några effekter

Rederiet utbetalade ingen ersättning för förstörda kläder, skor o.dyl enär inga splitterskador förekommit på överbyggnaden, och SKN vägrat ersätta kläder som förstörts då besättningen tvingats sova utomhus och i en tunnel. Ex gratia utbetalade till sist SKN 447 kr till följande: 1e styrman 130:-, 2e maskinisten 105:-, kocken, för 2 skjortor, 20:-, smörjare Norling 22:-, lämpare Andersson 89:- och maskinelev Isaksson 81:-
Befh i intyg till SKN i okt 44:" Av egen erfarenhet kan jag meddela att de kläder som använts och medtagits vid de otaliga gånger besättningen sökt skydd i järnvägstunnlar och andra skyddsrum väl blivit illa medfarna."
Genomgående hade manskapet anmält förstörda kläder för 300-400 per person (Eldare Näslund Överrock, kostym, skor & skjortor 481:-) medan chiefen och Befh inta anmält några effekter och av det övriga befälet 1e styrman 1570:- 2e styrman 40:- (ett par skor), 2e maskinisten 593:- (Kostym, regnrock, skor, hatt, glasögon, 1 overall mm) och stuert kostym, skor och hatt för 243:- Kocken fått kostym, regnrock, skor och 2 skjortor för 435:- förstörda och mässpojken blazer, byxor och skor för 140:-

---

Förstörd & förlorad proviant ombord

58 kg oxkött á 2:80 = 162:40
25 kg färskt fläsk á 4:- = 100:-
30 kg fläskkorv á 2:80 = 84:-
8 kg Falukorv á 3:- = 24:-
16 kg kalvkött á 2:- = 32:-
8 kg sylta á 2:50 = 20:-
30 kg grisfötter á 1:10 = 33:-
5 kg kokt medvurst á 4:10 = 20:50
4 kg kallskuret á5:- = 20:-
8 kg rökt fläsk á 4:60 = 36:80
4 kg preservkött á 4:90 = 19:60
3 st kycklingar á 3:40 = 10:20
22 kg fårkött á 4:- = 88:60
20 kg färsk fisk á 1:- = 20 kr
Grönsaker 48:-

ERIKSBORG 29.7.44

8 burkar ansjovis á 0:90 = 7:20
11 burkar kaviar a 0:50 = 5:50
8 burkar ål à 2:45 = 12:25
14 burkar makrill à 1:35 = 19:90
7 burkar sardiner à 0:90 = 6:30
2 burkar portugisiska sardiner = 4:50
16 burkar fiskbullar à0:94 = 15:04
9 kg smör à4:55 = 40:95
16 kg margarin à3:- = 48:-
19 kg rimsaltat fläsk à 3:80 = 72:20
14 kg ägg à 3:70 = 51:80
5 kg jäst à 1:50 = 7:50
3 kg rökt medvurst à 3:20 = 9:60
12 kg flott a 3:50 = 42:-
25 kg salt fläsk à 3:70 = 92:50
16 kg bitsocker à 44 öre = 11:84
25 kg strösocker à 64 äre = 16:- Totalt 1181:85 kr

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ing.Sten Haeger 11.9.44 besiktigat Eriksborg i docka vid Öresundsvarvet.
Protokollet omfattar 49 foliosidor.
Till detta protokoll tillkom sedan ett kompletterande protokoll.
Bordläggningen: Genom att Eriksborg var djupt lastat vid tillfället uppkom inga skador på bordläggning och roder. 1 pååt riktas STB.
Backdäcket: Splitterskadat. Trädäcket upptages och förnyas delvis i en utsträckning av 140 löpmeter samt drives & beckas. Trädäcket i övrigt drives & beckas 330 löpmeter. 10 kvm däcksplåt som bucklats på skilda ställen förnyas. Barriären repareras på båda sidor. Takplåten i kappen igensvetsas. Rör,rörskydd,wirerullar kättingstoppare mm repareras. 2 nya förtöjningswires 90 famnar var.
Fördäck: 2 plåtar förnyas, 9 reikats,ett ångrör förnyas 1 meter,mastkragen fönyas, barriären riktas & repareras,fotvinklar riktas mmmm
Bryggan: Träskärmen på förkant,som slitits sönder på båda sidor, förnyas 12 meter i furu. 40 löpmeter däck drives & beckas. 6 fönster på förkant förnyas med ramar.Ny lanterna STB. Ny skiva i dörren. Kompassen lagas med nytt glas & ny lampa i huven.Ny kikare, kikarlådan repareras. Styrhyttstaket drives och beckas 96 löpmeter sedan kulspruteskyddet borttagits.
Båtdäck: 3 lejdare förnyas liksom fallrepslejdaren och 2 brädgångstrappor. Nya plankor inläggas i däck STB,vardera 5000x225x10.
Jollen: Akterspegeln repareras, 5 bord förnyas.

ERIKSBORG 29.7.44

STB livbåt: 3 bord förnyas, ny mast,ny sittbänk akter,ny suflett, nytt segel tankarna reparerras, 4 filtar & en sjösäck förnyas.

BB livbåt: 5 bord förnyas,ny relingslist 2 meter, tankarna repareras, nytt kompassglas, 6 filtar & 3 sjösäckar förnyas.

~~Däcket midskepps: 4 bucklade plåtar riktas,2 luftrörshuvar förnyas,en svan-hals fast tättas.~~

Akterdäcket: 4 bucklade plåtar riktas,2 luftrörshuvar förnyas,svanhals fast

Midskeppsdäcket: 1 luftrör STB & 1 BB förnyas, 1 däcksplåt riktas, ett ventilglas i mässkylightet,en askränna,1 stötta i STB båtgalge förnya

Poopdäcket: Drives och beckas 100 löpmeter, 2 plankor förnyas BB vardera 4 meter, BBs-kottet förnyas 2650x1000x8 mm, salongsskylightet av teak repareras,dörren till salongsnedgången förnyas delvis, en lufttrumma i gången lagas, 1 luftrör med huv 8″ förnyas och en förtöjningswire förnyas, 90 famnar.

Mellandäck: 1 plåt STB riktas, 1 om BB förnyas.Däcksstöttor riktas.

Förliga brunnen: 2 länsportar med ramar uppriktas, en brädgångsstötta förnya om STB, 2 däcksplåtar riktas, akter stormporten och 2 stöttor till brädgången riktas.

Styrmaskinshuset: Skottet upprikats på förkant,BB ekdörr förnyas, STB ekdörr förnyas i övre delen,med ny teakram, 1 ventil förnyas och en åter-fastpackas.

Lucka I: BB luckkarm förnyas 3750x1250x11 mm,skärstocksspår mmm repareras

Lucka 2 : BB luckkarm uppriktas. Nya presenningar till Lucka 1 & 2.

Lucka 3:& lucka 4: 2 presenningar förnyas.

Bunkerluckorna: Karmen uppriktas på förkant. Träluckorna i STB lucka mid-skepps förnyas 2300x900x2,5″ inkl presenningar till båda.

Winsch nr 2 & 4: Ny nock till winsch 2, nytt drevhjul t. winsch 4.

Flotten: Skadade fat förnyas, 8 livbojar förnyas.

Kabyssen: I kabyssen har blindgångaren anställt särskilt stora skador .
Kabysstaket var genomborrat och förstört, all inredning förstörd.
Kabysstaket förnyas helt 4300x1800x 8mm.
3 plåtar i akterskottet förnyas 200x1500x7 mm,1 plåt & 2 balkar riktas.
Båda dörrarna justeras,ny gjuten karm till STB dörr.
Vinkeln runt huset riktas på 12,2 meters längd.
Kabyskylightet nedtages, uppriktas & repareras med 4 nya glas,fastpackas.
Ny durkmassa & nya durkplattor.Nästan all inredning förnyas.
Ny färskvattenspump med rörledning.Ny spis, nytt skåp, 4 skåp repareras, ny arbetsbänk, ny skottlykta,skorstenen repareras,2 livbältslårar på taket förnyas av furu med 10 nya livbälten.

Pannkappen: Betydande skador av splitter och de kraftiga skakningar som fartyget varit utsatt för.Topplåten riktas, 1 däcksbalk förnyas 4,6 mete luckorna uppriktas och repareras, stb luftrör repareras ,båda luftrörens

ERIKSBORG 29.7.44

fotplåtar och fotringar förnyas.

Skorstenen: Repareras på 3 ställen inkl. båda bolagsmärkena.Ångvisslans rör omisoleras.

Maskinskylightet: Ilandtages för uppriktning och reparation.Luckorna repar - eras med 2 nya glas,järntoppen uppriktas,övre delen av en lucka förnyas av ek

STB kolboxskott: Skottet förnyas 4000x3700x8 mm, en eldrumsdörr med karm losstages och repareras,skottet i mellandäck uppriktas, 175 ton kol uttages och återplaceras.

BB kolboxskott: 1 plåt med stag och hötnvinkel riktas.

Styrhytten: Takpanel repareras,4 plankor förnyas, radiopejlapparaten justeras splitterskyddet kompletteras, ny nakterhushuv,kompassen jsuteras, barriären runt nakterhuset uppriktas,2 livbojar förnyas,loggklocka och lodapparat repareras.

Salongen: Lösa lister tillspikas, ett nytt ventilglas, ommmålas.

1e styrmans hytt: Ny dörr, kommoden fastsättes och repareras,målas.

Förrådshytten STB: Ny ekdörr med karm, 2 nya ventilglas, målas.

Förrådshytten BB: En balkklädsel förnyas, målas.

Stuerts hytt: Nytt däcksglas

Kockens hytt: 3 kvm ny takpanel,dörren lagas, en balkklädsel lagas,målas.

Pentryt: 2 nya glas.

Passagerarhytten: Berörd av plåtreparationerna

Skansarna: Ytterdörren lagas med nya gångjärn.

Tvättrummet STB: 2 nya tvättfat av rostfri plåt, nytt ventilglas,nytt lampglas,med ny lampkupa, 5½ kvm ny masointeklädsel.

Tvättrummer BB: Nytt tvättfat i rostfri plåt,nytt tvättställ i porslin, nytt glas i lyktan, nytt lampglas.

Mässen STB: 10 kvm ny masonit med lister på BB-skottet, 1 lampglas förnyas, dörren repareras & fastsättes,bordet fastsättes,2 ventilfyllningar fastpackas, målning.

Mässen BB: 1 kvm ny takpanel, ny fönsterventil,nytt dörrhandtag,målas.

Gången BB: Skåpdörren under trappan förnyas, målas

Gången STB: Ny skåpdörr, ett handtag i trappan repareras.

Hytt nr 1 STB: Nytt ventilglas

Hytt nr 1 BB: 7 kvm takklädsel förnyas liksom 2 kvm panel i sidan,byrån repareras, 2 nya madrasser & 2 kuddar, målas.

El.installationen: Undersökes och repareras i hela fartyget.

Maskin: Här var förödelsenmycket stor. Blindgångaren träffat H.T-cylindern och fullständigt demolerat den.Andra skador anställts till största delen genom vibrationer och skakningar. Stora maskinen öppnas helt för besiktning och rengöres, alla enskilda delar undersökas. Ny HT-cylinder med lock insät

ERIKSBORG 29.7.44

En mämgd maskindetaljer förnyas. Omfattande rörreparationer.Samtliga BV öppnas, inslipas & fastpackas åter, ny isolering på förvärmaren, 40 kvm nya trädurkar, reparatin av durkbärare, samtliga gretingar med bärjärn uppriktas,förnyas delvis, ny kaskadtank (rymmande 1 ton) uppsättes på BB kolboxskott inkl nya rör,smärre skador på pannorna lagas etc etc
Kostnad 115000@-Kr.

Tillkommande skador i instrumentet

Särskilt i maskin har under reparationernas gång uppdagats avsevärda skador som varit dolda vid den tidigare besiktningen.

Maskin: Lågtryckscylindern befunnits vara spräckt,måste förnyas.Stora kondensorn sprucken, måste förnyas, den gamla var fastgjuten i ett stycke mec kolonnerna på BB sida, den nya kondensorn med gjutjärnsgavlar placerats på aktre maskinskottet BB. Ny vitmetall måste inläggas i såväl HT:s som MT:s vevlager. Huvudmaskinen vid fartygets skakningar satt sig så hårt att samtliga mellanlägg mellan ramen och bädden måste förnyas.Luft-& cirkulationspumphuset spräckts,måste förnyas.Ventilhuset för huvudmaskinens pådragningsventil spräckts, måste förnyas.
Samtliga tillkommande skador på pannor,rör mm typiska skador för de våldsamma skakningar fartygetutsatts för under bombfällning.

Övriga tillkommande skador berrt styrmaskin,ankarspel, winschar, tanktak, rodret, kabyssen, hytterna, luftrör mm. Sålunda visat sig att maskinskylightet måste helt förnyas, att en ljusventil måste förnyas i salongen och en i BB reservhytt,att lucka I måste få helt ny akterkarm,attena stativet måste förnyas på 2ans winsch, att alla elledningar måste förnyas i maskin-& pannrum, att maskintelegrafen skadats mm mm

Tillkommande kostnader 78643:-

Total reparationskostnad 193.643:- kr.

Eriksborg kom till Öresundsvarvet 9.9.44, låg i docka 11-16.9 och reparationerna skulle vara klara i början av januari 1945 men p.g av de tillkommande arbetena var reparationen ej klar då verkstadskonflikten bröt ut den 5.2.45.Arbetet återupptogs 5.7.45 då konflikten bilagts.
Först den 30.8.45 lämnade Eriksborg Eriksbergs varv i Göteborg .

Assurans

Rederiets generalräkning 20.1.46 = 233.895:52 inkl hyror, kost etc
SKN 30.9.44 till Duncker & Joly,Hamburg 4624:48 för prov. reparation.
SKN 30.9.44 till -"- för räkning Bugsier AG 5712:34(Bogsering Hamburg-Holtenau)
SKN 30.9.44 till -"- för räkning Petersen & Alpers 5670:33 (Bogs)
SKN 31.1.45 till Max Doflein 3337:82
SKN 12.4.45 till rederiet 100.000:- a conta för reparation

Forts

ERIKSBORG 29.7.44

Fortsassurans

SKN 19.5.45 till Theo.Koch & Co, Köpenhamn 10566:10 (bogsering Holtenau-Hälsingborg, Danska kr. 12048:11

SKN 22.11.45 till SÅAf för besiktning 3712:60

SKN 18.12 45 till rederiet a conta 75.000:-

SKN 21.6.46 slutlig ersättning till rederiet 43.202:25

SKN 22.2.46 till rederiet för effekter 22:-

Historik Eget

Lastångare på 1455 brton byggd 1890 vid J.Blumer & Co ltd i Sunderland av stål. (Ex Fylgia, Danebod, Else, Lynton) L. 75,6 B.10.6 Tillhörig AB J. Leonard's rederi & Skeppsmäkleri i Landskrona .Fartyget varit i Leonards ägo sedan början av 20-talet men redades fram till febr 1937 av Leonards rederi AB Landskrona,sedan en tid av Leonard personligen och från okt 39 av hans Skeppsmäkleri. Welldäckad ångare på 2300 ton dw, med 550 ihkr maskin från C.Clark Ltd i Sunderland. 8 knop på last. Den 2.10.39 blev Eriksborg i Kattegatt på resa Göteborg-Rotterdam med trälast prejad av tyskarna och införd till Kiel för undersökning, men släpptes. Den 6.3.42 koll Eriksborg i isränna i packis utanför Göteborg med ss Ella och fick plåtskador. - 31.10.42 läck i tankarna efter grundkänning på Klashällan utanför Oxelösund på resa Karlsborg-Trelleborg med slipers. Enda noterade krigshaveri är bombningen i Hamburg 29.7.44.- I mars 1947 överläts Eriksborg på red AB Ingolf (Kurt Dahlberg) i Kivik. Gick 1946-51 nästan uteslutande på koltraden på Danzig/Gdynia.Mångårig befh var 1947 kapten F.A.Fredriksson som gått på traden sedan 1929 och under tiden i sin hytt bl.a hunnit med att brodera en fullriggare i mer än 40 färger och skapa en ryamatta med 19000 knutar. - Den 12.2.55 kolliderade Eriksborg på Maas på utgående från Rotterdam med ms Astrid av Hälsingborg.Fartygen slog ihop sina bredsidor och Astrids BB-ankare föll ner på Eriksborgs akterdäck, fastnade i poopskottet och slites loss från kättingen. - Den 7.12 56 anlände Eriksborg på sin sista resa till Perssöner i Ystad efter att i Köpenhamn ha lossat en kollast från Sunderland. Sedan ss Ribersborg av Malmö skrotats vid Revhuskajen togs Eriksborg dit för att gå samma öde till mötes.

ARIEL 29.7.44

SKADATS VID 2 STORA RAIDER MOT HAMBURG - BLINDGÅNGARE PÅ KAJEN INTILL.

Journal

Sön 23.7.44 09.30 anlänt till Hamburg och förtöjt i ducd'alber vid Altona Kohlenhafen i avvaktan på lossningsplats.

Mån 24.7 10.30 skiftat till lossningsplats. Utlossat c:a 1000 ton järnmalm mellan kl 11 och 21.30

Tis 25.7 Flyglarm kl 01-02. Lossning pågått kl 07- 21.30.

Ons. 26.7 Flyglarm kl 01-02. Lossning pågått kl 07- 21.00

Tors 27.7 06.30 assisterad av 2 bogserbåtar och under lots ledning skiftat fartyget till ducd'alber vid Neuhafen Kai i avvaktan på kajplats för lastning. Flyglarm kl 00.00- 01.15.

Fre 28.7 Lastning avkoks kl 07- 14.30-

Lör 29.7 kl 00.45 blåstes flyglarm, och strax därefter ägde ett större anfall rum. Större delen av besättningen gått i skyddsrum. Kl 02 blåstes faran över. Under anfallet föll flera bomber runt fartyget på kajen och i vattnet. En större bomb exploderade på kajen c:a 7 meter från akterskeppet varvid järnvägsvagnar, lastade med koks för fartyget, sprängdes sönder och koks, vagsdelar, spillror, stenar och grus föll ner över hela fartyget, dörrar trycktes in av tryckvågen etc. Vid undersökning efter anfallet visade det sig att trädörrar ut till däck midskepps och akterut delvis skadats liksom dörrarna till salongen, vartill ventilglas sprängts, glasen i bryggkurarna krossats, skjutdörrarna till styrhytten pressats ur ramarna, styrkompassen kastats ur sin upphängning och skadats vartill såväl övre somundre bryggan fått mindre skador. En buckla slagits i STB låring mitt för poopdäckshuset. Inget läckage förmärkts vid pejlingar. Om andra skador uppstått vid fartygets hårda skakningar när bomberna exploderade har ännu inte kunnat utrönas. Någon lastning inte ägt rum under dagen på grund av strömavbrott och skadorna på järnvägsspår, kranar etc.

Sön 30.7 Ingen lastning.

Mån 31.7 Ingen lastning på grund av skadorna i hamnen och strömavbrott. Dessutom har en s.k blindgångare funnits liggande under järnvägsspåren något akterom fartyget och denna bomb måste först sprängas innan något arbete kan påbörjas. Kl 17 erhölls order från Hafenpolizei att fartyget måste skifta bort från kajen emedan bomben skulle sprängas på platsen där den låg. Erhållit hamnlots 17.30 och 2 bogserbåtar vilka omedelbart drog Ariel på betryggande avstånd från sprängningsplatsen. Bomben sprängdes varefterfartyget åter drogs in till kajen och förtöjdes. En djup krater gapade i kajen som delvis rasat ut i vattnet.

Tis 1.8 Ingenlastning på grund av skadorna på kajen. Under e.m erhållit order att skifta till annan lastningsplats. Kl 17.15 med hamnlots och 2 bogser

ARIEL 29.7.44

båtar skiftat till Schuppen 85 och förtöjt där kl 18 varefter lastningen återupptagits.

Ons 2.8 Lastat koks från 07.30 till 20.30.

Tors 3.8 Lastat koks från 07.30 till 20.30.

Fre 4.8 fortsatt lastning 09.30- 20.30. Kl 12.20 blåstes flyglarm och strax efter kom flera flygangrepp över staden och hamnområdena. Flera bomber exploderade i vattnet i närheten av fartyget som skakades kraftigt. Kl 15.45 blåstes Faran över. Inget läckage vid rundpejling. Inte heller kunde några skador på fartygets sidor eller på däck upptäckas,men om några andra skador uppstått p.g av fartygets skakningar har ännu ejkunnat konstateras.

Lör 5.8 lastning pågått kl 07-11 då fartygetvarfärdiglastat. Avgått 11.10 från Hamburg u. lots ledning destinerad till Oxelösund.

Ombord 6.8.44

David Johanson K.Tjärnström N.Johansson
1e styrman Övermaskinist Befh

Schadensbericht

Betrifft Schwed. D. Ariel.

Dieses Schiff hat am 28/29.7.44 in Hamburg leichten Bombenschaden erlitten. Das Schiff lag am Rosshöft und nahm Koks über. Es wurden folgende beschädigungen festgestellt, welche alle durch Luftdruck einer in die Kajanlagen hereinfallanden Bombe hervorgerufen sind.

2 Türen im Salon und 2 Türen im Kartenhaus.

Auf der Brücke sind 5 Fenster zerschmettert u. kleine Holzersplitterungen.

Poopdeck: 5 Türen, 5 Sonnensegelbalken zersplittert und 1 Oberlicht und 2 Bullaugen beschädigt.

Maschinenraum: Oberlicht beschädigt.

Kammer der Koch: Innenwand eingedrückt.

STB, hinten in der Bordwand befinden sich kleine eindrücke vodn Steinen und Splittern .Das Schiff gehört der Atso Reederei,Hälsingborg,und ist bei der Mälaren versichert.

Keine provisorische reparaturen notwendig.

Hamburg 3.8.44
Max Doflein
Korvettenkapitän a.d.

Svensk besiktning uppskjuten

Red AB Atos,Hälsingborg 2.9.44, skrev till SKN att " Vi tills vidare icke ämna besiktiga fartyget,utan skola göra det i samband med sliptagningxxxx i ochför vanlig översyn som förmodligen kommer att göras innan fartyget sätts i fart."

===========

ARIEL 29.7.44

Reparation 1945 vid Hälsingborgs varv.

Enligt räkning från Hälsingborgs varv, daterad 31.8.45, blev följande skador reparerade i juli 45 för 1325:- kr.

Dörrar & Fönster: Båda dörrarna till salongen, förnyat ramen i låskanten samt betsat & bonat dörrarna.

Chiefens dörr, sprunsat karmen vid låsekanten.

Teakdörr på akterkant STB hyttgång, sprunsat med teak vid låset.

Dörren t. navigationshytten STB, sprunsat vid låset

Dörren till wc STB sida, förnyat ramstycke vid låset samt tvärstycke

Bryggan: 2 fönsterglas STB sida 600x440x3mm
3 fönsterglas till BB kur, samma storlek.
2 nya glas i maskinskylightet

Poopen: Förnyat en ekplanka vardera i 3 dörrar med nya lås & handtag
Förnyat en plankdörr av ek på däckshusets BB-sida
Nytt ramstycke till dörren till eldarnas tvättrum
Nya glas till 2 hyttventiler på poopens förkant
Nytt glas till däckshusskylightet på poopen
En ny solsegelås STB.

Skrovet: En mindre intryckning på plåt & räckverk STB mitt för poophuset riktats för 150:-
Svetsat & riktat ramen å skylightet STB vid befh daghytt 60:-

---

Assurans

SKN 10.11.44 till Duncker & Joly, Hamburg 100:81 = RM 60:-
SKN 2.10.45 till rederiet 1325:-

Eget

Historik

Se Ariel 5.12 41 & 28.2.43

Övriga krigshaverier

Bombad i Hamburg 28.7.43

<u>ARABRITT</u> 1.8.44 75% krig

<u>KOLLIDERAT MED SAMMA VRAK UTANFÖR SWINEMÜNDE SOM ARABERT GICK PÅ DEN 5.8</u>

<u>Rapport</u>

Tis 1.8.44 kl 18.25, på resa Stettin-Västerås med rumslast av 2605 ton kol djupg F 18' - A 18'07" , 22 ombv, kolliderat med okänt vrak mellan bojarna 3 & 5, ungefärlig bäring 288 c:a ½' från en vrakboj syd om den utbojade leden från Swinemünde och ostvart, lat N 54 7' - long O. 14 36'. Skyad luft, klar sikt. 2e styrmans vakt, utkik på bryggan. Läcki förpiken och div.bottenskador Anlöpt Kalmar för besiktning och provisorisk tätning. Sjökort: Kungl Sjökarteverket nr 8, rättat till 1.3.44. (Se <u>Arabert</u> 5.8 för detaljer om vraket)

<u>Journal</u>

<u>Tis 1.8</u> kl 12.15 avgått Stettin och lämnat hamnlotsen 16.40 vid Swinemünde. Fortsatt resan i utbojad farled till kl 18.25 då fartyget kolliderade med något okänt undervattensföremål. Kortdjupet på olycksplatsen 11 meter, fartygets djupgående 5,67 meter. Maskinen stoppades omedelbart och rundpejling visade att förpiken var läck. Fartyget kvarlåg på platsen och vid upprepade pejlingar konstaterades att vattnet hastigt steg i förpiken som i inte kunde hållas läns med egna pumpar. Dessutom konstaretades att SAL-loggens pitotrör krökts. Då skadorna ej i högre grad kunde anses äventyra fartygets säkerhet, beslöts att fortsätta resan till svensk hamn. Fortsatt resan kl 19.23 under ständiga rundpejlingar.

<u>Ons 2.8</u> kl 13.05 fåttlots vid Trädgårdsgrundet. Befh gått uland för att ordna med besiktning. Kl 15.10 ankrat på Kalmar redd. Magistratens besiktningsmän förrättat besiktning och en dykare från Neptunbolagets Neptun undersökt botten och tätat läckan provisoriskt varefter fartyget erhökk tillstånd fortsätta resan till Västerås.

<u>Tors 3.8</u> kl 20.40 anlänt till Västerås och förtöjt å anvisad plats.

S. Ekstrand
2e styrman

Västerås 2.8.44
Åke Lagerström
Befh

SKNEIII 312 <u>Journalutdrag</u>

<u>Måa 7.8</u> kl 07-08 i Stockholm förhalat in i Gustav V torrdocka på Beckholmen under hamnlots ledning assisterad av 2 bogserbåtar. Kl 12 var fartyget torrsatt. Ingeniör Haeger förrättat bottenbesiktning. På grund av skadornas ~~xxxxx~~ struktur, främmande färgpartiklar i reporna och fastkilade träflisor vid nagelskallarna fastslogs av Haeger att fartyget kolliderat med ett vrak. Prov. reparation utförts för 3930 kr. Dockan endast disponibel i 3 dagar.

KK SB vol 10 <u>Maskinjournalen</u>

<u>Tis 1.8</u> avgått från Stettin kl 12.17. FF 12.24. Därefter varierande farter

ARABRITT 1.8.44

i reviret tills FF kl 16.45 utanför Swinemünde. Kl 18.25 kändes en stöt och sedan en skrapning.Stopp i maskin omedelbart.
SF & St 18.27, SF 18.35, HF 18.38, SF 18.40,HF 18.48,FF 19.23.
Under tiden har alla tankar & rum pejlats varvid befanns att förpiken var läck. Satt igång ballastpumpen från förpiken.När vattnet ej sjönk och pumpen tog dåligt kan tänkas att länsröret med sil har blivit skadat eller täppts iegn av cementkross.Insatt nytt pitotrör för loggen,det förra blivit skadat.

Crew List

Befh Åke Bruno Lagerström, Per Lindströms Väg 83,Sthlm, 19.9.12
1e styrman Wilhelm Gunnar Ullberger, Solna, 15.3.04
2e styrman Sven Gunnar Ekstrand, Ängby, Sthlm, 25.10.13
Chief John Teodor Abrahamsson, Göteborg, 16.1.84
1e maskinist Anders Martin Filip Nordfors, Lillån, Hovsta, 14.3.04
2e maskinist Karl Albin Thuvesson, Malmö, 18.7.90
Stuert Harry Oswald Eriksson, Åhus, 9.11.08
Kock Axel Oscar Nordahl,Stockholm, 22.2.94
Mässuppassare Sten Sture Andersson, Norrköping, 21.3.21
Båtsman Sture Gottfrid Hansson, Halmstad, 20.10.00
Matros Einar Rickard Olsson, Stockholm, 7.2.10
Matros Stig Helmer Johansson, Torsö, 10.1.17
Lättmatros Klas Axel Gunnar Petterson, Äbbetorp, Smedby, 5.6.21
Lättmatros Stig Helge Sjöqvist, Sundsvall, 23.6.21
Lättmatros Gustaf Börje Widegren, Slite, 25.10.23
Jungman Bengt Lennart Söderman, Skönsmon, 4.8.20
Donkeyman Ossian Holger Andersson, Avesta, 7.3.16
Smörjare Erik Helle Ström,Skorpetorp, 7.10.17
Eldare Matti Hilarius Andersson, Athlm, 20.9.99 i Helsingfors
Eldare Birger Leonard Karlsson, Norrköping, 21.10.98
Eldare Karl Valentin Ohlin, Norrköping, 18.2.93
Kämpare Bertil Vilmar Andersson, Sundsvall, 11.6.23

Sjöförklaring i Stockholm 10.8.44 kl 10

Sakkunniga: Anders Edgren & Otto Dahlquist:inga frågor.
För SÅAF jur.kand.Carl-Adolf Montan

Skriftlig inlaga t. rätten av befh

"Vi följde en kurs i en 300 meter bred, i mitten utbojad svept ränna. - Kursen gick i NO riktning från Swinemünde till vaktfartyg nr 14.Därvid hade vi att passera bland annat 2 positionsbojar enligt de tyska kursanvisningarna Bojarna ha enligt dessa anvisningar följande belägenhet:

forts

ARABRITT 1.8.44

Boj nr 3 Lat N. 54 4,5′ - O. 14 27,9′.
Boj nr 4 borta vid tillfället.
Boj nr 5 Lat N. 54 7,9′ - O. 14 38,4′

På lat N 54 6,7′ - long O. 14 35,5′ skall det,efter det att boj nr 3 passerats, ligga ett vrak utprickat med vrakboj försedd med nord topptecken. På de den pltas där vraket skall ligga skall det 50 meter rätt nordvart finnas en vrakboj. Vi passerade den pltas där vrakbojenskulle ligga utan att sikta densamma på detta ställe. Däremot syntes en sådan vrakboj längre fram i rännan innan man kommer fram till boj nr 5. Då något annat vrak ej skall finnas häromkring,får man förmoda, att det var den väntade vrakbojen som syntes. Vi hunno aldrig passera denna vrakboj förrän kollisionen skedde på en position vilken beräknades till N 54 7′ - O,14 36′, eller med andra ord c:a 500 meter N om den plats där vraket beräknades ligga. Kollisionen skedde c:a ½′ eller c:a 925 meter från vrakbojen.Huruvida vi gått på det kända vrake eller något okänt vrak kan ej med säkerhet fastställas.Har vi gått på det kända vraket så kan detta ej ha legat där vi fått uppgift om att det skulle ligga och vraket har inte varit utprickat. När vi beräknade våra positioner utgick vi från positionsbojarnas kända lägen. Detkan tänkas att dessa bojar ej haft exakt de uppgivna lägena. I så fall bli våra beräkningar felaktiga. En sak står dock fast och det är att på den plats där kollisionen skedde det icke fanns någon vrakboj annat än på 925 meters avstånd,vilket vi kunde iakttaga med våra ögon. Detkan påpekas att vi gått i en av tyska marinen påbjuden minsvept och i aveeende på vrak undersökt tvångsled,där vi ej väntat oss andra vrak eller undervattenshinder än de utbojade eller och angivna i kursanvisningarna eller som eljest varskotts om.

Sthlm 9.8.44 Åke Lagerström Befh

Befh Lagerström: Med uttrycket "kursanvisning" avsåges å Tyska språket tryckta anvisningar rörande den utbojade tvångsleden.Erfarenheten hade visat att tidigare i anvisningarna vrak angivits å orätt plats. Befh & 2e styrmanhade efter kollisionen gemensamt fastställt platsen för kollisionen som visat sig vara på dbelägen c:a ½′ ungefär rakt W. vrakbojen.

2e styrman Ekstrand: Omförmälda kursanvisningar funnits tillgängliga på bryggan. Det finge antagas att fartyget stött emot ett nytt vrak eller ochså att loggen visat fel.

Befh: Loggen ny och mycket pålitlig, en SAL-pitotlogg. Tänkbart att vraket angivits oriktigt i kursanvisningarna.Ej heller uteslutet att positions bojarna angivits felaktigt i kursanvisningarna.

Lättmatros Petterson: Till rors. Iakttagit vrakbojen på c:a ½′ avdtånd från kollisionsplatsen.

Jungman Söderman: Utkik på bryggan. För mycket överspolning på backen. Sett en vrakboj 800-900 meter från olycksplatsen på STB sida.

ARABRITT 1.8.44

KK memorial 23.11.44

Fartyget torde ha kolliderat med ett i farleden sjunket, icke ordentligt utbojat vrak. 4 dagar senare stötte att annat svenskt fartyg ((Arabert)) i ungefär samma position på ett okänt u-vattenshinder ,vilket synes ha varit identiskt med ovan angivet vrak. Enligt UFS nr 21 av den 17.5.44 skall i lat N 54 06,7′- long O. 14 35,5′ett för sjöfarten farligt vrak ligga sjunket. Vraket skall vara utmärkt med en grönmålad vraklysboj med nordtopptecken och påskriften "WRACK". Fyrkaraktären är grönt gruppbländsken med 2 blänk var 14de sekund. Vid sjöförklaringen konstaterades att en vrakboj siktats längre fram i rännan ej långt från positionsboj nr 5.Avståndet till denna vrakboj uppgick vid olyckstillfället till c:a ½" eller c:a 900 meter. Man kan därför dra den slutsatsen att ovan nämnda vrakboj blivit felplacerad vid utläggningen, eller också av ngn anledning kommit i drift. Svenska marinmyndigheter meddelar på förfrågan att vraket lär vara av en tysk minsvepare. Senare uppgifter rörande vraket i UFS nr 36 lyder, att vraket några dagar före den 31.8 i år avlägsnats och att vrakbojen intagits.

Ex officio

Bo Bergström

Besiktningsinstrument SKNEIII 312

Saknas i SKN-mappen.

Brev från rederiet till SKN, Sthlm 3.8.44

...Fartyget anlöpte igår e.m Kalmar där dykarundersökning verkställdes och enligt till oss lämnad telefonrapport konstaterades ett hål i bogen av c:a 1 meters längd och 17 cm bredd jämte en del skrapningar. Arabritt avgick från Kalmar kl 20.30 igår för att fortsätta till Västerås för lossning där varefter fartyget kommer att skiftas till dockningsplats.

Dito, Sthlm 7.8 44

Vid torrsättningen av Arabritt idag konstaterades förutom skadorna i i förpiken även synnerligen omfattande bottenskador,vilka emellertid av omständigheterna icke komma att repareras vid etta tillfälle.

Reparerats vid Finnboda varv sept44

Under 22 dygn i finnboda varvs docka i Sthlm i sept 44 reparerades alla bottenskadorna för 86.000:- kr inkl bottenmålning.

Assurans

Haveriet kostade SÅAF och SKN totalt 98.742:86

SKN till rederiet betalat 60.000:- den 2.12.44

SKN till SÅAF 2.3.45 betalat 12.265:49 = 75% av resterande kostnader.

(Se även Arabert 5.8.44)

ARABRITT 1.8.44

Data

Laståungare på 1995 brton byggd 1942 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål L.87 B.13 Tillhörig Red AB Arafart (A.R.Appelqvist) i Stockholm. S/Salt 17.4 72

~~Ingen historik.~~ Systerfartyg till Arabert (Se 5.8.44) Enkeldäckad med maskinrum och däckshus betydligt akter om midskepps,3 förluckor och en akterlucka.Akterdäcket höjt en däckshöjd och sammanbyggt med brygg - och poopdäck. Hinderfria rum med stor kubik. 6 st parvis placerade bompålar. 8 5-tonsbommar. 1300 ihkr triplemaskin. Arabritt såldes i nov 1956 för 3.240.000 kr till Messrs.Navegacao L.Figueriebo Ltda,Rio de Janeiro och omdöpt till San Vicente. Systerafrtyget Arabert sjönk efter kollision 10'OSO Björöklubb den 14.9.51 på resa Köping-Luleå med 2675 ton manganmalm.

KRISTINA 4.8.44

SATT PÅ LAND OCH VRAK EFTER KOLLISION MED VRAK ELLER UBÅT NO RIXHÖFT.

Rapport

Avgick Danzig tors 3.8.44 destinerad till Slite med rumslast av 470 ton kol. (Lastrummer var alldeles fullt) Djupg F 14'5" - A 15'. 7 ombv. Sprang läck kl 23 efter en kraftig smäll. Satt på land kl 13.20 på Helahalvöns östra sida och brutet i två delar.

=============

Tors 3.8 avgått från Danzig i frisk NNo vind. Passerat Hela fyr kl 19 varefter kursen styrdes genom den utbojade tvångsleden. Kl 23 hördes en kraftig smäll förut i fartyget, troligen förorsakad av kollision med något flytande föremål. Positionen var då N 55 0' - O. 18 56'. Alla pumpar pejlades varvid märktes att fartyget tagit in lite vatten, dock inte så mycket att det ingav några allvarliga farhågor för resans fortsättande. Framemot kl 07 fre 4.8, då vind och sjö kraftigt ökat till hård ostlig vind med grob sjö, märktes det att vattnet började stiga hastigt i fartyget varför båda läns pumparna bemannades. Efter c:a 2 timmar oavbrutet pumpande och efter det att motorn startats insågs att det inte gick att hålla fartyget flytande. Kl 09.20 vändes fartyget i avsikt att komma i lä av Hela-halvön och ankra där. Kl 09,30 stoppade motorn sedan vattnet trängt in i veyhusen. Kl 13 hölls skeppsråd ed besättningen vilken var enig om att sätta fartyget på land eftersom det inte gick att hålla det flytande längre. Fartyget befann sig då c:a 4 naut. mil NO Hela fyr. Kursen ändrades till västlig och båda ankarna gjordes klara för fällning. Strax innan fartyget tog botten i bränningarna kl 13.20 fälddes ankaraa för att försöka få fartyget upp i vind samtidigt som alla segel firades. Sedan fartyget tagit botten började snart delar av köl och bottenplankor flyta upp i lovart och fartyget högg tungt i den storsteniga botten. Först då fartyget började brytas itu vid fockriggen kl 15.20 gick de 7 ombv i BB livbåt som var läck och som på vägen mot land vattenfylldes och slog runt. Alla 7 tog sig dock vadande och simmande in till stranden kl 15.45, utmattade och illa medtagna och utan att ha fått med sig någor av sina ägodelar. Kustbefolkningen och militären tog hand om dem och ordnade inkvartering i en barrack. Lör morgon 5.8 låg Kristina avbruten i två delar i bränningarna med svårt BB slagsida och bruten rigg. Kusten var belamrad av spillror. Som det hela får tillskrivas ren olycka fritager jag mig, min besättning och mitt rederi för allt ansvar.

Stockholm 14.8.44

Tage Johansson

Crew list

Befh Tage Sigvard Arenius-Johansson, Gotlandsgatan 62, Sthlm, f-16

Bästeman Gustaf Herbert Görling, f-21

Matros Michael Arpus, f-11 i Estland

forts

KRISTINA 4.8.44

Forts crew list

Lättmatros Sigurd Olof Olsson, f-20
Jungman Göran Franzén
Jungman Gunnar Petterson
Kock-jungman Sixten Gabrielsson

Sjöförklaring i Stockholm 21.8.44 kl 15

Sakkunniga: Anders Edgren & Otto Dahlquist.
Civilförsäkrad i Fylgia, Stockholm.
Lastägare: A.R.Appelquist Kolimport AB, Sthlm,
Redaren, civilingeniör Torsten Jansson,Väddö, infunnit sig personligen.
För SKN jur.kand. Lars Waldenström.
Sakkunnigas frågor:
1) Hur ofta pejlades pumparna efter kollisionen med det flytande föremålet
2) Var befann sig fartyget i den bojade leden vid kollisionen?
3) Syntes ingenting av det flytande föremålet som anges i rapporten?
4) Gjorde sig befh underrättad om något hinder förelåg att passera genom den utbojade farleden eller farvattnet utanför?

Befh Arenius-Johansson: Den bojade leden går först i ostlig, därfter i rakt nordlig riktning. Vid kollisionen hade Kristina kommit ut ur leden. Det hade därefter varit meningen till en början att återvända i nämnda led för att söka komma i lä under Helahalvön. Fartyget hela tiden fört segel. Kristina sattes på grund på halvöns östra sida ett stycke NW om ljudbojen på östra sidan. Efter att ha tagit botten låg hon först stävrätt mot land men svängdes sedan av vind och sjö med STB-sidan mot land och förstäven i sydlig riktning. Det flytande föremålet hade inte iakttagits. Stöten mot detta föreföll ha träffat rätt förut. Enär vid denna tid övningar med ubåtar förekommit i farvattnet vore det tänkbart att Kristina kolliderat med en ubåt. ((Här har sjötekn. konsulenten skrivit i marginalen:" Hur visste han det?")) Men det kunde även tänkas att det varit ett vrak. (("Omöjligt i över 100 meters vatten!!!")) Fartyg får intelämna tyska hamnar innan befh avhämtat kursanvisning för resan hos marinmyndigheterna. Pumparna hade pejlats 3-4 gånger under den första timmen efter kollisionen och 2 ggr efterföljande timme. Någon särskild utkik var inte satt vid tiklfället. Befh själv tjänstgjort som utkik på bryggan akteröver.

Bästeman Görling: Legat och sovit vid kollisionen och fått kännedom om vad som hänt först vid midnatt då han skulle ta sin vakt.Därefter haft vakt till kl 04 och sedan från kl 08

Matros Arpus: I motorrummet vid kollisionen. Inte hört någon smäll men känt en skakning i fartyget som varit så kraftig att han varit nära förlora

KRISTINA 4.8.44

balansen. Pumparna pejlats utan att vatten i någon nämnvärd grad hade förmärkts. Sedermera haft vakt i motorrummet kl 04-08.Inte heller under denna tid hade någon anmärkningsvärd mängd vatten pejlats.

Lättmatros Olsson: Vaknat av en stöt i fartyget vid 23-tiden. Stöten förefallit ha träffat förskeppet.Sedan stått utkik på backen kl 24-01 och därefter till rors. Vattnet börjat stiga i fartyget först vid 08-tiden.

KK memorial 10.10.44

Orsak: Kan ej med ledning av sjöförklaringen bedömas,men vill det synas som om fartyget under olycksnatten kolliderat med något obekant delvis flytande föremål. Att skutan däremot stött på något sjunket vrak är helt uteslutet alldenstund bottensdjupet där kollisionen ägde rum överstiger 100 meter.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII vol 314

Brev till SKN från försäkr.AB Fylgia,Sthlm 21.10.44

Haveri nr 289/44 MSsegl Kristina

Per rubr. fartyg ha vi försäkrat helt kasko, kr 150.000:- och intresse kr 22500:- . På försäkringstagarens anhållan utbetalade vi omkring månadsskiftet aug-sept totalförlustersättning. Det synes emellertid framgå av sjöförklaringsprotokollet att förlusten lika väl kan vara hänförlig till krigsförhållanden.Ombord på Kristina har man inte gjort några som helst iakttagelser vid själva klooisionsförloppet, enligt vad som framgår av befh svar på en fråga från de sakkunniga. Han har därutöver meddelat xxxxxx att vid ifrågavarande tid övningar med ubåtar förekommit i farvattnen och att det hade varit tänkbart att Kristina kolliderat med en ubåt. Det vore även tänkbart att Kristina kolliderat med ett vrak. Med anledning av vad som sålunda frankommit,få vi hemställa att ni undersöker om det icke vore möjligt att, då det ej synes möjligt att utröna den egentliga orsaken till förlisningen, en uppdelning av ersättningsskyldigheten mellan sjöförsäkringen- och krigsförsäkringen borde äga rum. Vi avvakta med intresse Edert meddelande i saken.

SKN:s svar till Fylgia 23.10.44

Det är alldeles riktigt att de föreliggande upplysningarna icke giva möjlighet att bedöma huruvida fartyget kolliderat med något vrak eller ev. en xxå ubåt,mendet förhåller sig ju så att ,vare sig fartyget kolliderat med ett vrak eller en ubåt,haveriet icke därigenom kan bliva ersättningsgillt under krigsförsäkringen.Vi påpeka att vatten djupet vid platsen där kollisionen ägde rum är så pass stort att det måste anses praktiskt taget uteslutet att kollisionen skett med ett vrak som legat på botten,utan det måste an-

KRISTINA 4.8.44

tingen ha varit ett flytande vrak respektive vrakdelar eller en ubåt. Att kollisionen skett med en ubåtsynes oss mycket otroligt. Några ryska ubåtar funnos knappast i farvattnen ifråga vid denna tidpunkt, och en tysk ubåt, även om den varit sysselsatt med övningar,går väl näppeligen i u-läge nattetid utanför den tyska kusten.Ehuru det sålunda ur försäkringssynpunkt torde vara tämligen likgiltigt,huruvida kollision skett med en ubåt eller med flytande vrakdelar, vilja vi såsom vår åsikt uttala att det synes oss ytterst osannolikt att det varit fråga om en ubåt. Då haveriet emellertid i båda fallen faller utanför krisgförsäkringens snsvarighetsområde,nödgas vi avböja ersättningsskyldighet.

(Avfört på SKN som civilhaveri)

Historik Egna noteringar

4-mastad motorskonert på 341 brton byggd 1919 på Oxenbjergs Vaerft i Svendborg,Danmark av ek och furu. (Ex Vigelent,Karin ,Talatta,Polarstjernen VII, Polarstjernen) L 40,7 B. 7,9 Tillhörig civ.ingeniör Erik Torsten Jansson,Södersund, med hemort Väddö. 4-mastade slätskonerten Nordstjernen sjösattes 1918 för R.C.Rasmussen i Svendborg och såldes sept 1923 av ett Marstalrederi till M.Thorsson i Skillinge och fick namnet Karin. Samma höst hade hon eld i skansen i Öresund,kolliderade 1024 med an av Öresundsfärjorna ute i sundet, grundstötte sedan i Bottenhavet och 1925 drunknade en man i Wismar. 1930 grundstötte hon i Kalmarsund under ett häftigt åskväder med blixtar som bländat rorsman. 10.7.36 grundstött vid Tärnö utanförKarlshamn då hon var på resa Ystad-Karlshamns varv för sliptagning. Flottogs då av varvets bogserbåt. - Fre 16.9.38 liggande vid Öregrunds varv för reparation fattade en av de 2 oljetankarna med 5 ton olja eld i motorrummet, en man rökförgiftades och hela akterskeppet förstördes. I brandskadat skick såldes Karin till Handels AB Belgas (Carl Erik Olsson) i Göteborg som lät reparera och modernisera henne till stora kostnader. I febr 1939 gick Vigelent av Göteborg ut på sin första resa med 120 hkr motor , en av de allra största motorseglarna i vår handelsflotta. Men i nov 1939 slog olyckan till igen. På resa Kotka-Köpenhamn med rums- & däckslast av plank & bräder sprang Vigelent kl 16 lör 4.11.39 läck i hårt väder med grov sjö och överspolning utanför Utlängan. Det visade sig att maskinpumpen inte ville fungera och de 8 ombv slet hela natten vid handpumparna med an fartyget drev manöverodugligt i Hanöbukten. Vid middagstid sön 5.11 stoppade motorn i vatten. Vigelent låg då med svårt BB slagsida i 16-28 sek.meters storm,överspolad och sjunkande. Vid 13-tiden kom ångtrålaren Möwe av Wesermünde till undsättning och lyckades efter 2 timmars hårt arbete få över en bogsertross. Alle man stannade kvar på haveristen

KRISTINA 4.8.44

och sökte med pytsar hålla undan vattnet som stod 1½ meter högt i motor-rummet,men vid 22-tiden sprang Möwes tross och då Vigelent nu låg alldeles i närheten av Långegrund, 3,7′SO Simrishamn, uppmanades de nödställda från Möwe att gå i BB livbåt. Tack vare gott sjömanskap och stor skicklighet kunde Möwe rädda alla 8 från Vigelent kort innan fock-,stor- och kryssmaster na på Vigelent bröts vid däck kl 23.30 och störtade överbord.Den påträngadde virkeslasten krossade styrhytten och BB brädgång och helt vattenfylld flöt Vigelent på lasten,överspolad och kringfluten av spillror och last. Genom ett fortsatt energiskt arbete från Möwe kunde dock vraket räddas i hamn med hjälp av fiskebåtar från Krokås pch Hörvik. Kl 02.30 tis 7.11 ankrade Möwe med Vigelent långsides vid Ortholmen och på middagen 7.11 kunde Vige-lent förtöjas vid Oljekajen i Karlshamn .Ingenting återstod av inredningen och däckslasten,men rumslasten fanns kvar . Då en reparation skulle kosta mer än 3/4-delar av försäkringssumman kondemnerades vraket av assuransen liggande i Karlshamn. I dec 39 såldes assuransen Vigelent till maskinist Klas August Andersson i Karlskrona,ägare av Karlshamns varv, som lät repa-rera henne och hösten 1940 såldes hon i ombyggt skick till ingeniör Torsten Jansson, Väddö, och fick namnet Kristina. - På resa Mönsterås-Stettin kom Kristina julaftons kväll 1940 in till Kalmar.Befh Karl G.Jansson, Södertälje 54 år kände sig inte frisk. Han hämtades i ambulans men var död vid fram-komsten till lasarettet. - Förföljd av otur slutade Kristina sina dagar vid Rixhöft 4.8.44.

GRETH 4.8.44

TYPISK KRIGSRESA TILL TYSK HAMN MED MINEXPLOSIONER OCH FLYGANFALL.

Journal

Ons 19.7.44 kl 14 avgått från Oxelösund med last av 2256 ton järnmalm. Lämnat lotsen vid Hävrigne kl 15, fåttlots vid Landsort 17.20, Lotsbyte vid Dalarö 20.35.

Tors 20.7 Ankrat vid Fjäderholmarna i Stockholm 02.15. Kl 09-14,30 avmagnetiserat.Avgått till Jungfrufjärden för kompassjustering som avslutats kl 21.

Fre 21.7 00.45 lämnat lotsen vid Landsort och fortsatt resan .

Sön 23.7 01.50 ankrat på order från vaktfartyg nr 5 vid ankarplats 4. Lättat och fortsatt 03.35. Ankrat vid Kiels fyrskepp kl 06 på grund av minspärr för farvattnet.Lättat och fortsatt 08.30 med lots ombord. Kl 09.30 ankrat vid Laböe för kontroll,fortsatt kl 10 med marinsoldat ombord. Fått kanallots 10.35.Ankrat p.g av flyglarm 10.55.Överflygningar och lv-eld. Fortsatt 12.15.Förtöjt i Holtenau sluss 12.40 och lämnat slussen 13.25 med kanalstyrare och lots ombord. Kl 21.05 förtöjt i Brunsbüttel sluss, avgått 21.45 med sjölots ombird och ankrat kl 23 vid Altenbruch på myndigheternas order.

Mån 24.7 kl 17.55 fått order att lätta och avg.Passerat Cuxhaven kl 19 och fått marinofficer och signalmatros ombord.Intagit plats i konvojen. Kl 23.03 en kraftig minexplosion i närheten av fartyget som skakat svårt

Tis 25.7 01.30 ankrat vid Rote Sand på myndigheternas order.02.45 fått order att fortsätta. Kl 05.30 ankrat vid Bremerhafen på myndigheternas order och avlämnat lots och marinfolk.

Ons 26.7- tors 27.7 Legat till ankars i väntan på order.

Fre 28.7 13.15 fått lots,lättat och fortsatt. Förtöjt kl 17 i Industriehafens sluss i Bremen. Kl 17.50 anlänt och förtöjt på utsidan av ett lossande fartyg.

Lör 29.7, sön 30.7, mån 31.7 legat och väntat på lossningsplats i Bremen

Tis 1.8 kl 11 förhalat till kaj, börjat lossa malmlasten kl 11.20 med två kranar och fortsatt till midnatt.

Ons 2.8 Lossningen fortsatt oavbrutet från midnatt till kl 05 då lasten var utlossad.Lasten består av 2256 ton Blötb.-blu~~sst~~.stuck.

Fre 4.8 då fartyget låg under lastning av koks utsattes kl 10.40 Bremens hamnområde för ett svårt flygangrepp som varade till 15.15. Av tryckvågorna vid bombkrevaderna krossades 2 rutor på övre bryggan.Några ytterligare synliga skador ha ej kunnat upptäckas.

Bremen 4.8.44

H.F.Lundquist — 1e styrman
C.F.Andersson — 2e styrman
J.C.Hemberg — Befh

(Insänt av L.Jeansson AB, Sthlm till SKN 23.8.44)

GRETH 4.8.44

Assurans

på förfrågan neddelade rederiet 26.8.44 SKN att Greth ligger upplagd i Valdemarsviken i Stockholm. "Därest Ni önska besiktiga skadorna emotse vi uppgift om tidpunkten härför."
SKN 1.9.44 svarat att Nämnden vill bli underrättad i god tid nästa gång Greth skall tas på slip.
"Anses förfalla 31.12 46."

Historik | Eget

Se Greth 21.7.40

Övriga krigshaverier: 13.12.43, 20.6.44 bombad i Bremen.

ARABERT 5.8.44 75% krig

KOLLIDERAT MED SAMMA VRAK UTANFÖR SWINEMÜNDE SOM ARABRITT GICK PÅ 1.8

Rapport

Lör 5.8.44 avgått Stettin kl 05.45 destinerad till Luleå med rumslast av 2632 ton kol. Djupg F 18′- A.18′11″ . 22 ombv.Kolliderat med okänt vrak kl 11.15 mellan positionssbojarna 3 och 5 i farleden som går utbojad i NO riktning från Swinemünde. Vind ONO 3-4, moderat sjö,klar sikt. 2e styrmans vakt.Fartyget fått intryckningar i bottenplåtarna,köl- & Asssstråkeh.

Journal

Lör 5.8 05.45 avgått från Stettin under lots ledning. Lämnat lotsen 09.40 vid Swinemünde angöringsboj. Kl 11.10 då fartyget framfördes i rarled enligt i Stettin erhållna marina kursanvisningar,siktades förut ett flytande föremål.För att undvika kollision med detta girades något STB i den 300 meter breda i mitten utbojade leden. Kl 11.15 då föremålet,som föreföll vara en bärboj till ett minsvep,var tvärs ut om BB på c:a 40 meters avstånd,törnade fartyget emot ett undervattenshinder där som djupet enligt sjökortet skulle vara 11 meter. Skakningar märktes i skrovet samt förlorades SAL-loggens pitotrör. Stopp slogs i maskin och pejlades runt varvid befanns att fartyget ej var läck.Efter detta fortsattes resan och vid närmaste vaktskepp rapporterades det inträffade.- Under den fortsatta resan har förmärkts en vibration i skrovet.

Tis 8.8 kl 15 anlänt till Luleå förloesning

K.Lithman 1e styrman — Rune Edner 2e styrman — ss Aarabert 10.5.44 Rolf Torlamb

Journal

Lör 12.8 dykarundersökning av botten givitföljande skador för handen:

STB sida: I A-Stråket en del bucklor & repor från förkant av lucka 1 till akterkant av lucka 4.

BB sida: Mindre repor i färgen i köl-& A-stråken.

Invändig besiktning visat en del borslitna naglar ix i bottenstockarnas vinkeljärn,samt bucklor med största djup 3/4 tum.

Erhållits sjövärdighetsbesiktning tills reparation kan ske.

Besiktningsprotokoll

Inget protokoll på SKNE1111 vol 314, endast en notering att Victor Schreil besiktigat för Heimdals räkning.

Maskindagboken

Lör 5.8 05.45 avgått Stettin. HF 06.20 FF 06.22 HF 08.42 FF 08.47 SF 08.55 FF 08.58 SF 09.10, varierande farter till FF 09.43 Bottenkänning 11.15 stopp 11.16 SF 11.20 FF 11.30 SF 14.46 SAL-loggen gått ner till 0 kl 11.55. Pejlat 3,4,5,6,7,tankar,inget läckage.Bytt pitotrör.

ARABERT 5.8.44

Crew list

Befh Rolf Torlamb, Hospitalsgatan 41,Norrköping,14.6.09
1e styrman Rune Sigvard Edner, 22.7.11 i Avesta
2e styrman Karl Gustav Lithman, 29.6.02 i Fässberg
Chief Karl Valdemar Karlsson, 18.1.79 i Törnsfall,Kalmar län.
1e maskinist Bertil Andersson, 21.5.01 Lindesberg
2e maskinist Rolf Sigurd Björk,17.12.14 Stockholm
Stuert Bertil Hilding Gustavsson, 16.9.11 Norra Solberg.
Kock Knut Valdemar HEdquist,27.2.08 Piteå
Mässuppassare Kurt Torsten Kramer, 9.10.26 Vännäs
Matros Olof Olofsson, 25.11.88 i Valla
Matros Karl Oscar Johnsson, 8.6.91 Mörlanda
Matros Karl Einar Johansson, 7.3.21 Gislöv
Lättmatros Sven Evald Andersson, 8.8.20 Lidköping
Lättmatros Lars Arne Wilhelm Orvar, 30.6.26 Östra Eneby
Lättmatros Nils Magnus Öhlund, 4.6.21 Storehamn
Jungman Frans Olof Reinikka, 10.3.23 Nedertorneå
Donkeyman Gustaf Adolf Nilsson, 3.3.85 Ånimskog
Smörjare Nils Mårtensson, 6.12.05 Göteborg
Eldare Karl Johan Fredrik Karlsson, 5.10.19 St.Anna
Eldare Axel Yrjö Rickard Andersson, 17.9.04 Båtsärsnäs
Eldare Gustav Hilding Lundgren, 5.11.07m Malmö
Lämpare Sven Åke Wallin, 8.8.20Sandslån

Sjöförklaring i Stockholm 11.9.44 kl 12.

Sakkunniga:Anders Edgren & Paul G.Wikborg:Inga frågor.
För Heimdall avd.chef Sven Carlsson.

Befh Torlamb: Hade lämnat bryggan kl 11 för äta lunch och skyndat ut på däck vid kollisionsstöten.

2e styrman Lithman: Ingen särskilt kraftig stöt,fartygetbara krängt ett ögonblick. Bärbojen hade i storlek liknat en paravan.

Chiefen Karlsson: I maskinkänt en kraftig skrapning i fartygets botten.

Matros Karl Einar Johansson: Till rors. Vid kollisionstillfället c:a 40 meter tvärs ut om BB setten bärboj till ett minsvep.Vid kollisionenhade maskin stoppats och tankarna pejlats. INget läckage.

Befh Torlamb: Anmält kollisionen till vaktskeppet och fått till svar ett tack för upplysningen.

KK memorial 27.10.44

orsak: Fartyget kolliderade i den minsvepta 300 meter breda utbojade farleden med ett för befh okänt ochtill synes icke utmärkt vrak. - Under förutsättning att ovan nämnda vrak efter en ,enligt marin-

ARABERT 5.8.44

ledningen, sjunken tysk minsvepare,legat i position N 54 06.7′-O.14 35,5′ skulle vraket, enligt UFS nr 21 (17.5.44) ha varit utmärkt med en grönmålad vraklysboj med nordtopptecken pch påskriften "WRACK." Vid sjöförhöret har ej fastslagits annat än att vakthavande sstyrmannen & rorsmannen iakttagit den onförmälda bärbojen,vilkenpasserades på rätt sida på c:a 40 meters avstånd. Det framgår således inte om man från bryggan siktat någon vrakbo i omedelbar närhet av olycksplatsen,menmed stöd av utredningen i fallet Arabritt 1.8.44,kanman dra den slutsatsen att vrakbojen inte legat i sin angivna position. Det bör dock framhållas att ngn utkik av allt att döma inte varit utpostedad vid tillfället.Slutlogen har vraket,enligt UFS nr 36,någon eller några dagar före den 31.8.i år blivit avlägsnat och vrakbojen indragen. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 314

MARINSTABENS SJÖFARTSDETALJ

Utdrag nr 246 den 3.8.44

En svensk fartygsbefälhavare har anmält att hans fartyg den 1.8 kl 18.30 haft känning med ett u-vattensföremål,sannolikt ett vrak, beläget mellan position 3 och 5 i väg 53.Föremålets position har uppgivits vara N 54 07′-Ost 14 36′.

Dito nr 250mdden 8.8.44

Det i avg.sjöfartskontor nr 245,första stycket,omförmälda vraket får betraktas som synnerligen farligt för sjöfarten .En ny sammanstötning har inträffat och stora skador ha uppstått såväl i detta som i det förra fallet. Troligen gäller det ett minsveparvrak,ty en bärboj till ett magnetsvep hariakttagits på platsen.Positionen har uppgivits till N 54 7′-O.14 35′eller 36′. I samråd med Tyska vederbörande pågår åtgärder för vrakets bortskaffande eller kursens omläggning.

Dito nr 264, 5.9.44

Vraket enligt N:ris 246 & 250 har avlägsnats.(Se även UFS 1776/44)

Dyrbar reparation

Araberts bottenskador kostat Heimdall (SÅAF) 126.596:79 plus 750:- till Victor Schreil för besiktning.

Assurans

SKN påtagit sig 75% betalningsskyldighet under krigsföräkringspolisen och utbetalade den 28.3.45 till SÅAF kr95.510:09

SKN EIII 316 Lätt bombskadad i Stettin 16.8.44

16.8.44 kl 10.10 förtöjd i ducd′alber i Settin, befh Torlamb,konstaterade efter flyglarm med åtföljande bombardemang under natten att en fönsterruta i salongen spräckts vid ett bombnedslag i närheten.

ARABERT 5.8.44

Tidigare krigshaverier: 12.4.44

Historik

Laståmgare på 1999 brton byggd 1942 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål L.87,3 B.13,1 Tillhörig AB Arafart (B.Svalander) i Stockholm. Sjösatt 27.8.4 och systerfartyg till Arabritt (Se 1.8.44) som sjösatts 17.4.42.Vid sin sjösättning gled inte Arabert riktigt fri från bädden utan blev stående med en bit av förstäven på bädden. Hon drogs sedan flott av bogserbåtar. Arabert gick ut på provtur 26.11.42 i tjocka och duggregn. Specialkonstruerad för ko koks,malm- och trälaster med stora hinderfria rum. Enkeldäckad med 3 för-och en akterlucka.Maskin och däckshus låg följaktligen betydligt akter om midske akterdäcket, höjt en däckshöjd,var sammanbyggt med brygg-& popdäck. 6 st p parvis placerade bompålar med 8 st 5-tonsbommar och 8 ångwinschar placerade dels på masthus, dels på särskilda överbyggnadsdäck. Tanktaket i akterrummet höjt till i nivå med tunnels överkant för att underlätta gripskopelossning avbulklaster. En triplemaskin av varvets fabrikat på 1300 ihkr vid 85 varv i minuten. 2 pannor med 155 kvadratfots eldyta försedda med överhettare, forcerat drag etc.Proviantkylrum, radiotelefon,radiopejling,SAL-logg, order telefon från bryggan till maskin, backen, poopen och mässarna. Styrmännens hytter låg på förkant av bryggdäck under befh inredning som omfattade ett dagrum klätt i polerad alm, en salong och sovhytt.Befälsmässen låg i ett särskilt hus på båtdäckets akterkant ovanför köket. Besättningen i 8 2-manshytter i poopen med mässar och dagrum. Den 13.5 44 låg Arabert i Stettin under den raid som förintade B.T.V. och den 16.8.44 låg Arabert i Stettin underen raid i vilken en ruta i bryggfronten krossades. Hon var ett av de sista svenska fartygen som lämnade tysk hamn i sept 44 efter sjöfartsstoppet på Tyskland. -22.1.47 hade Arabert en lättare grundstötning på Farfarsgrundet vid Sandhamn på resa Stockholm-Oxelösund i barlast och blev läck i tank 3 .Propellerblad avslagna. -

Sjönk efter kollision den 14.9.1951

Arabert fick ett kort liv. Befh på sista resan 14.9.51 från Köping till Luleå med 2675 ton manganmalm, var Rolf Torlamb,Norrköping.,som den 16.6 1963 fälldes av Norrköpings rådhusrätt för att ha låtit Arabert gå med alltför hög fart i tjocka. allt för mycket förlitande sig på sin radar. Arabert kolliderade i mycket tät tjocka kl 07.10 den 14.9.51 10' OSO Bjuröklubbs fyr i Bottenviken med malmlastade ss Reg III (Ex Alaska) av Hamburg som cohså höll för hög fart, c:a 10 knop, ochsom då fartygenkom i sikte av varandra i tjockan inte hann gira utan rände in i Araberts BB sida på förkant av lucka 3 i c:a 80° vinkel. Arabert var från första stund räddningslöst förlorad. 8 Minuter efter kollisionen var de 26 ombv klara sidan i de 2 livbåtarna utan att hinna rädda någonting och 17 minuter efter kollisionen sjönk Arabert med svår slagsida och stäven före på

ARABERT 5.8.44

90-100 meters djup,lämnande massor av spillror på ytan. De skeppsbrutna togs efter 30 minuter upp av Reg III som ankrat med vattenfylld förpik och läckande kollisionsskott. Först kl 14 hade Regs besättning lyckats stötta upp skottet så pass att hon med sakta fart kunde fortsätta mot Bjuröklubb,där svenskarna landsattes 17.30 för vidare befordran med buss till Skellefteå. Svensk skadeståndskrav mot Erich Lübbert AG i Hamburg på 3 miljoner slutade 12.10.51 vid Hamburgs Sjörätt med att Reg III befälhavare frikändes och skadeståndet fördelades med 85% på Arabert och 15% på Reg III. Araberts befh hade bort stoppa maskin och ligga stilla då Reg III siktades på radarn och sedan kunde höras mistsignalera.I stället girade Arabert STB hän trots att det tyska fartygets kurs och fart inte kunde bedömas på radarn. Reg III bibehöll hela tiden sin kurs men borde ha saktatner farten. Den tyske befh hävdade att hans fartyg gått med 6 knop men kollisionens våldsamhet talar för minst 10 knops fart

KORSÖ 5.8.44

KAJKOLLISIONER I KIELKANALEN UNDER FLYGLARM MED KONSTGJORD DIMMA.

Journal

Lör 5.8.44 på Resa Emden-Gävle med kokslast under gång i Kielkanalen passerade fartyget med sakta fart genom en tät dimbank.Härvid kom fartyget för nära kanalens STB-sida varför rorgängaren lade rodret hårt BB. Med den låga farten kunde sedan BB-giren inte stoppas utan Korsö kom för långt över åt BB och fick känning med kanalbanken på BB sida. Lots ledde för tillfället manövern och kanalstyrare svarade för styrningen. Som flyglarm rådde hela dygnet och dimbanken sträckte sig över ett område av ungefär 50-60 metersbredd rätt över kanalen,är det sannolikt att det var konstgjord dimma som bredde ut sig över kanalen.Kl 07.10, under ingående i kanalslussen i Holtenau törnade Korsö ganska hårt mot slussväggen med STB bog. Vid försök att stoppa upp farten med wires förut blev 2 räckstöttor på backen avbrutna.Svår bombing hade under natten förut försiggått i Holtenau och området däromkring,varför svår brandrök låg över hela slussområdet från en mängd byggnader som voro svårt skadad och stod i brand,vilket försvårade sikten för lotsen på bryggan.

Stockholm 30.10.44

Ivar Strömberg
2e sty rman

K.Bengtsson
1e maskinist

N.J.Nilssen
Befh

(Insänt av Rexbolaget till SKN 1.11.44)

Inga skador

Förfaller enligt telefonsamtal SKN-SÅAF 14.12.46

Eget

Historik

Se Korsö 1.7.43

Övriga krigshaverier

13.4.43,1.7.43, 26.11.43,18.6.44, 5.8.44 och 30.8.44

NORMANDIA 5.8.44

KRIGSRESA MED BOMBNINGAR OCH OUPPHÖRLIGA FLYGLARMM 5-20.8.44

Journal

Ons 26.7 44 08.25 avgått Luleå destinerad till Holtenau för order med last av järnmalm.

Fre 4.8 kl 06 ankrat på Altenbruch redd.Kl 11.30 flyglarm,flera formationer bombplan flugit in över Elbe.Häftig skottlossning från luftvärnet iland. Kl 15 faran över.

Lör 5.8 kl 10.15 flyglarm,flera vågor bombplan flugit in över Elbe.Svår skottlossning från luftvärnet.Kl 11.50 föll en bomb i vattnet c:a 50 meter STB om fartyget men exploderade inte.Kl 12.10föll 4 bomber i vattnet om STB akterut och exploderade.Vattenuppkastet varså högt att fartygen bortom inte syntes. Kl 13.15 faran över.

Sön 6.8 07.50 ankrat vid Bremerhaven. 09.10 flyglarm.Flera stora vågor bombplan syntes flyga in över Tyskland. Kl 10.05 föll flera bomber ner i Beremerhavens hamnområde och exploderade med stor kraft.Kl 10.55 förvarning. (Voralarm) Kl 11.05 flyglarm. Kl 13.05 föralarm.13.35 faran över.Svår skottlossning under flyglarmen. Kl 23.40 flyglarm .Kl 23.55 faran över.

Mån 7.8 Kl 22.20 flyglarm. Kl 23 faran över.Spärreld av luftvärnet.

Tors 10.8 kl 02 flyglarm. 02.30 faran över. 19.30 anlänt till Bremen. Tiderna ovan är svensk tid. Flyttat fram klockan en timme.Kl 23.20 flyglarm. Flera vågor bombplan hördes över Bremen.Våldsam skottlossning.

Fre 11.8 kl 02 faran över. Kl 11.50 flyglarm. Kl 12.05 faran över. Kl 13.40 flyglarm. 14.30 faran över. Kl 23.10 flyglarm. Flera vågor bombplan hördes över staden.Skottlossning från luftvärnet.

Lör 12.8 kl 01.30 faran över.Kl 12.15 förvarning. 12.55 faran över. Åter förvarning 14.20. 14.45 faran över. 22.15 flyglarm.

Sön 13.8 01.20 faran över. Under flyglarmet hördes flera vågorrbombplan över staden.Våldsam skottlossning från luftvärnet.3 bombplan nerskjutna. Kl 13.10 förvarning.13.20 faran över. 21.20 förvarning. Kl 21.30 faran över. Kl 23.10 flyglarm.

Mån 14.8 00.30 faran över.Skottlossning under flyglarmet. Förvarning 11.45. Faran över 12.05. Flyglarm 22.45.Kl 24 förvarning.Svår skottlossning under flyglarmet. Splitter slog sönder ett glas i maskinskylightet. Konstgjord dimma släpptes ut under flyglarmet.

Tis 15.8 kl 01 faranöver. 11.20 flyglarm. 11.55 nytt flyglarm och konstgjord dimma släpptes ut över hamnen. Förvarning 13.05. Faran över kl 13.15. Flyglarm 22.50.Svår skottlossning.

GG 390 DALARÖ 5.8.44

SVÅRT MINSKADAD 15′SW VINGA. HEMBOGSERAD AV ANNA OCH FLORENCE AV HÖNÖ.

Ingen rapport

Följande kan inhämtas ur besiktningsinstrumentet,daterat Hönö 15.8.44:

Lör 5.8.44 befann sig Dalarö på snurrevadsfiske 15′W½S Vinga. Då vaden kastats vid 06.30-tiden märkte man att vadtåget fastnat i botten.Man vände då för att lösgöra tåget och halade därunder så vackert in tåget.Då man fått in c:a 400 famnar av det 1200 famnar långa tåget inträffade 06.40 en explosion med stort vattenuppkast c:a 20 meter från STB-sidan .Dalarö Kastades åt sidan och folk och materiel ombord kastade huller om buller. Fartyget blivit läck och handlänsning sattes genast igång.Vattnet kunde hållas med pumpen.Motorn befanns vara bräckt på STB-sidan från för- till akterkant.Den gick c:a 20 minuter efter explosionen men skakade svårt och gick varm så att den därefter måste stoppas. Instrumenttavlan i motorrummet hade lossnat och hängde i ledningarna.Snurrevadsspelet med skjutmaskin befanns vara trasigt.Skansinredningen var skräckt och skadad,provianten utströdd på durken. Ytterligare skador konstaterats senare. Genom blessning,varvid användes ett täcke och en gammal ulster dränkt i tjära, tillkallades GG 391 Anna och GG224 Florence av Hönö.Anna tog Dalarö på släp och inbogserade henne till Berg & Johanssons varv på Hönö dit man kom kl 11 den 5.8 och där Dalarö togs på slip kl 12. Florence bärgade ~~resterna av redskapen~~ Redskap & ankare,nämligen en snurrevad,c:a 2000 famnar tåg, 150 famnar wire,ankare,kätting och boj. Av fiskeredskapen var därefter intet förlorat.

Brev till SKN från Alf Johansson, Hönö 23.8.44

Undertecknad , skeppare på GG 244 Florence av Hönö Röd, får härmed vördsamt anhålla om bärgarlön för bärgning av redskap för fiskelaget GG 390 Dalarö från Hönö vilken råkade ut för minolycka den 5.8.44. Vi låg c:a 3′ ~~xxxxxxx~~ från olycksplatsen.Dalarö gick för egen maskin upp emot vår båt medan man signalerade till GG 391 Anna att komma till assistans. Anna, ägd av fadern till Dalarös skeppare, kom genast till undsättning och det ordnades så att Anna skyndsamt skulle ta Dalarö på släp mot land,medan vi fick bärga redskapen.Vi fick avbryta vårt fiske .Under de 3 dagar vi varit ute hade vi fångat 48 kolli fisk - vilka f.ö såldes i fiskhamnen för 2900 kr - men vi voro enligt ransoneringsbestämmelserna berättigade att fiska 100 kolli och vi hade ursprungligen tänkt oss att stanna ute ytterligare ett par dagar, efter vilka ransonen kunde beräknas vara fylld.Då vi bärgade redskapen gjord vi alltså en stor ekonomisk förlust i form av minskat fiske.De bärgade redskapen var ett snurretåg värt 1700 kr, en snuuevad värd 300, 280 meter ny ankarwire 400:- , ankare med ny kätting 325:-, en boj 50:- = 2775:- kr Med hänsyn till värdet av de bärgade redskapen ochmed tanke på att vi förlorade givande fiskedagar p.g av denna händelse, anser jag att en bärgarlön

GG 390 DALARÖ 5.8.44

av kr 2500:- vara skälig och får jag härmed vördsamt anhålla att bli tillerkänd ersättning med nämnda belopp. Hönö 23.8.44
Alf Johansson

SKN nedsatt bärgarlönen 50%

SKN svarade 31.8.44 på ovanstående brev att "Nämnden kan tänka sig 50% av det bärgades värde somhögsta bärgarlön."
Alf Johansson på Florence fick den 11.10.44 kr 1387:50.

Brev till SKN från Annas skeppare,Hönö 21.9.44

Den 5.8 44 råkade GG 390 Dalarö från Hönö Röd ut för en minexplosion väster om Vinga,med sådan påföljd att båt och motor blevo svårt skadade och Dalarömåste bogseras iland. Vi voro med GG 391 Anna från Hönö Röd i närheten då explosionen inträffade och fingo därvid hjälpa besättningen på Dalarö att pumpa för att hålla båten flytande. Vi måste bogsera Dalarö iland för att fortast möjligt få den på slipen. Med de stora skador som åsamkats Dalarö hade inte båten kunnat bärgas utan vår hjälp. Vi lågo ju vid tillfället ute på fiske och fingo avbryta detta för att bärga Dalarö, Då vi genom bärgningen gjort en ganska stor förlust,få vi av SKN anhålla om en ersättning i bärgarlön på 5000 kronor,vilken summa kan sändas till Underteckmad,skeppare på Anna.
Hönö Röd 21.9.44
Johannes Andersson
Skeppare på GG 391 Anna.

SKN utbetalat begärd bärgarlön.

SKN svarade 4.10.44 Andersson att Nämnden godkänner en bärgarlön på 5000 kronor. Beloppet utbetalades den 11.10.44.

Besiktningsintrument

Allan Zander besiktigat Dalarö på slip 15.8.44 vid Berg & Johanssons varv på Hönö dit Dalarö inboggerats den 5,8.. .
Dalarö låg på slip 14-29.8.44, reparationerna klara den 8.9.44.

Bordläggningen: Alla cementpluggar skräckta under vattenlinjen över praktiskt taget alla spikar, En del nåt och spluggar skräckta akterut om BB,men endast tvärskarvarna skräckta. En spricka i kölbordet förut BB,minder skador på 2 bord. C:a 110 st nya bultar måste insättas i bordläggningen plus 200 ekspik och bordläggningen drivas under VL.

Däcket: 12 plankor för om maskinskylighetet och en STB om lastluckan tryckts uppåt,måste neddragas,omspikas och drivas.
Skarndäcket och delvis däcksnåten drives & beckas.
Skanskappen som lossnat fastätts i däcket,skylightet lagas,3 nya glas
Ny mastkrage, ny utkastare för däckspumpen,ny ekreling 2,3 meter var sida. (Skadats under blossningen)

GG 390 DALARÖ 5.8.44

Snurrevadsspelet: Lösslitet och svårt skadat. Överdelen av huset å spelet växelkåpan och konsollerna för skjutmaskinen bräckta och måste förnyas. Ny transmissionsaxel tvärskepps, övriga axlar riktas. Nytt kugghjul för skjutmaskinen.
Bottenballasten: Skräckt och uppslagen, durkarna skadade.
Lastrummet: Trädurken uppslagen ,2 reglar bräckta ,bänkarna akter om isbingen skadade, en däcksbalk akter om ~~o~~och en STB om luckan bräckta
Skansen: Skott,kojer, bänkar skräckta,lådor och dörrar fastnat, allt trävirke skräckt,3 durkreglar bräckta, värmeelementet lösslaget, klockan fallit ner och krossats,radio spräckts,korkmattan förstörd
Köket: Trädurken uppslagen av ballasten, en bänk skadad, 2 konsoller till kokplattan bräckta,värmepannan lössliten,rökupptagets hals bräckt.
Maskin: Motorns bottenram bräckt långskepps på båda sidor.
Vitmetallen spräckt & iskuren i 2 ramlagerunderhalvor & i stödlagret
Excenterstroppen för kylpumpen krökt.
Elektriska instrumenttavlan lössliten & hängde i ledningarna.
Båda bänkarna spräckts,tvättstället krossat.
Durkarna uppslagna och reglarna därunder bräckta.
2 luftkärl slitits loss,beslagen bräckts.
4 brännoljetankar förskjutit sig, en av dem gått läck.
1 smörjoljetank, 1 lysfotogentank förskjutit sig.
Styrhytten: Lanternornas kontrollskåp slitits loss & hängde i ledningarna.

Reparationskostnad 15.178:60.

Diverse förlorat

Ett sängtäcke och en gammal ulster uppbränts vid blossningen	50:-
30 liter lysfotogen uppbränts vid blossningen	36:-
Rening av 60 liter vattenblandad olja	60:-
Förstörd proviant	25:-

Assurans

SK^N 11.10.44 Bärgarlön till GG 391 Anna av Hönö Röd 5000:-
SK^N -"- -"- till GG 244 Florence -"- 1387:50
SK^N 13.10.44 till rederiet för skada & kostnader 15379:60
SK^N 25.10.44 till SÅAF för besiktning 320:25

Eget

Ingen sjöförklaring

Dalarös minsprängning togs aldrig upp av KK .Ingen sjöförklaring hölls.

Historik

Motorfiskebåt på 55 brton byggd 1938 i Bohuslän av ek och furu. Oregistrerad
L. 16,8 B. 6 Ägd och förd av skeppare Arvid Andersson (LEV. NOV 38), Hönö Röd,partrederi.
(Se 11.10.40) Dalarö blev 11.10.40 beskjuten av flyg och 6.4.41 kapad.

DELTAGARE: ARVIDS FADER JOHANNES [illegible] BRODERN LEVIN ANDERSSON.

GG 390 DALARÖ 5.8.44

minskadad 5.8.44 och slutligen minsprängd och totalförlust 9.3.45.
21.4.44 undsatte Dalarö minskadade fiskebåten Glimmaren.
Den 28.11.44 fick Dalarö 3 minor i trålen söder om Trellborg och måste kapa redskapen värda 3000 kronor.

Krigshaverier

Se 11.10.40, 6.4.41, 5.8.44, 9.3.45.

LL 949 GUNNAREN 5.8.44

MINSPRÄNGD OCH HASTIGT SJUNKIT VID MIDNATT 24' NW HIRTSHALS - FEM MAN LYCKATS TA SIG UPP I DEN UPPFLUTNA VATTENFYLLDA LIVBÅTEN.

Rapport

På resa Göteborg- ~~fiskeplats~~ från fiskeplats med 180 lådor fisk i rummet, Djupg F.2,7 meter -A.3 meter. 5 Ombv

Minsprängd lör 5.8.44 kl 23.45 c:a 24' NtW½W Hirtshals i stilla månljust väder med 2 sek.meters bris och SW sjö. Troligen en drivmina som sprängde bort fartygets botten under motorrummet och sprängde sönder akterskeppet. En man skadad. Sjönk hastigt på 100 famnars djup.

Besättning

Skeppare Henry Hellgren,Fisketången, f-06 delägare
Fiskare Helge Julius Laurens Hellgren, Fisketången, f-05 - Huvudredare
Fiskare Åke Karlsson, Fisketången, 25 år, delägare. Skadad till rors.
Fiskare Petter Pettersson, Stocken per Ellös, 60 år
Kock Bertil Karlsson, Fisketången

Rapport

Lör 5.8.44 på kvällen avgick Gunnaren från fiskeplats c:a 33' NWtW 3/4W Hirtshals mot Göteborg för att där sälja fångsten.Undertecknad,som hade frivakt,låg vaken i sin koj i kajutan och väntade på att bli purrad för att kl 24 överta vakten.Vi hade då tillryggalagt 25 sjömil och kl var 23.45.Plötsligt inträffade en kraftig explosion och hela fartyget skakade.Jag sprang genast upp på däck och såg att en del av akterdäcket redan låg i vattenytan. Jagropade till de andra i skansen att genast komma upp för båten sjunker. Med hjälp av Helge Hellgren och Bertil Karlsson samt Petter Petterson skar jag livbåten fri från surrningarna. Samtidigt ropade jag till rorsman att ta på ett livbälte som hängde utanpå styrhytten. Båten sjönk därpå hastigt med aktern före och alla kom i vattnet. Då jag fick syn på livbåetn simmade jag tillsammans med Bertil Karlsson bort till den. Petterson satt i båten som var nästan vattenfylld. Därpå öste vi båten samtidigt som Petterson skar två träpluggar för att täta 2 hål i båten.Då denna var läns tog vi ombord Helge Hellgren och Åke Karlsson somunder tiden simmat till livbåten. Enär vi med Gunnaren hade passerat GG 886 Boren av Hönö liggande förankrad c:a 10' W olycksplatsen,beslöt vi oss för att ro västerut. Vid 07.tiden sön 6.8 kom vi fram till Boren och gick ombord.Åke Karlsson som skadats av glasskärvor i ~~xxx~~ ansiktet och huvudet blev förbunden. Borenlättade sedan ankar och avgick till Fisketången. Enär Gunnaren sjönk så hastigt kunde vi inte rädda någonting,icke ens våra kläder fingo vi med oss.

Fisketången 12.8.44

Henry Hellgren

Skeppare

=================

LL 949 GUNNAREN 6.8.44

Sjöförklaring på rådhuset i Lysekil 17.8.44 kl 11.

Sakkunniga hamnkapten Axel Färnlöf & sjökapten Frithiof Hjelmvik.

Skeppare Henry Hellgren? Helge Hellgren haft utkik vid tillfället. Avläst loggen varje vaktbyte. De hade hela tidenhållit sig några dist.minuter utanför 100-meterslinjen.Djupet inte varit över 100 famnar någon gång. Fiskeplatsen beräknats ligga 75′ från Hållö. Petter Petterson fått en sådan chock vid förlisningen att han blivit " underlig" ochhan hade därför inte medtagits till sjöförklaringen. Kocken Bertil Karlsson legat och sovit vid explosionen och inte vaknat förrän Henry Hellgren ropat på honom. Eftersom Bertil ~~Karlsson~~ Karlssen inte hade något att vittna om hade han fått avresa för fiske i Östersjön. På fråga av ordföranden sade Henry Hellgren att detär möjligt att han med Gunnaren vid något tillfälle fiskat invid eller utanför minfältet men vid minsprängningen inte hade varit i närheten av det. Hans oljetilldelning hade varit indragen av Länsstyrelsen för maj och juni 1944 sedan Västkustfiskarnas Centralförening anmält honom för att ha fiskat invid minspärren. Den 1.7 hade han dock åter fått oljetilldelning.

Åke Karlsson: Länge tillhört båtlaget. Henry Hellgren ensam skött navigeringen. De övriga hade inte vetat var Gunnaren befann sig. De hade inte haft överläggningar om att fiska utanför spärren. Inte sett några bojar eller andra märken som kunde tyda på att Gunnaren varit i närheten av minfältet. Åke Karlsson förlorat medvetandet vid explosionen och vaknat till liv först när vattnet strömmat in i styrhytten.

Helge Hellgren: Strax före explosionen lämnat sin utkikspost i fören och gått ner i skansen.De hade säkerligen inte befunnit sig i minfältet.

KK memorial 18.9.44

Av sjöförhöret kan man draga den slutsatsen att endast en man befunnit sig på däck vid olyckstillfället. Utkiken hade strax före olyckan lämnat sin post och gått ner i skansen. När nu fartyget med ganska stor säkerhet kolliderade med en flytande mina som exploderade i närheten av akterskeppet (hade sprängningen ägt rum under fartygsbottnen skulle otvivelaktigt ingen ombord ha undkommit med livet) kan man hålla för sannolikt att minan (eller ev. sprängbojen) kunnat upptäckas i god tid av utkiken så att rorsmannen hunnit gira undan. Det synes mig föreligga en överträdelse av Sjölagens 32 paragraf på grund av bristande utkik.Vad själva förstörelseredskapet beträffar,håller befh själv för troligt att detta varit en drivmina, vilket icke heller jävas av det stora djup på vilket fartyget befann sig. En magnetmina eller annan förankrad mina torde därför helt kunna lämnas ur räkningen.

ex officio
Bo Bergström

LL 949 GUNNAREN 6.8.44

SJÖÅKLAGAREN BEGÄRT YTTRANDE

Den 3.2.45 begärde KK sjöåklagare skriftligt yttrande från Henry Mellgren i anledning av KK memorial. - Fisketången 9.2.45 svarade Denne till Kungl KK,Sjöfartsbyrån: " Till svar av bekommit skrivelse av den 3.2 d.å.vill jag meddela för det första. Den besättningsman som hade vakt på däck som utkik vid det så kallade vaktskiftet gick under däck för att varsko nästa vakt att det var tid att komma upp på däck. Den tid som gick åt till att utföra denna order intygas av personen själv ej hava tagit längre tid än högst 60 eller 90 sekunder. Med ms Gunnarens fart 8 knop tror jag ej vid denna tid på dygnet att man kan upptäcka ett föremål utan något lyse helst ej någon mina med så liten del över vattnet att man hinner ändra kurs i så god tid att sammanstötning undvikes. Högaktningsfullt Befh Henry Mellgren."

- Bo Bersgtröm på detta brevsvar noterat:" Enligt egen erfarenhet kan en flytande mina under mörker vid god sikt skönjas på omkring100 meters avstånd." Stockholm den 15/2 1945 BoB.

(Sjöåklagaren avskrivit ärendet den 16.2.45)

SKN EIII vol 313 Ingen ersättning för följande.

13 fat tjärolja	1228:50	150 liter kokillolja	90:-
5 fat skifferolja	711:75	150 st tomlådor	240:-
3 fat brännolja	675:-	7 ton is	245:-
1½ fat smörjolja	750:-	Proviant	175:-
1 fat fotogen	225:-	Totalt:	4340:25

Ex Gratia ersättning 500:- per man för effekter

Skeppare Henry Hellgren förlorat för 1648:- inkl vigselring/armbandsur och en plånbok med 500:-

Kocken Bertil Karlsson förlorat för 876:- inkl vigselring/Armbandsur

Peter Pettersson 702:- Åke Karlsson 965:- Helge Hellgren 605:-

SKN i nåder lämnat ersättning med 2500:-

SKN förhörts sig om vad som hänt med livbåten.

13.4.45 frågade SKN Bohusläns Allmänna Sjöförsäkringsförening i Lysekil: " Vid genomgång av denna haveriangelägenhet hava vi funnit att besättningen efter minexplosionen räddade sig i livbåten .Av Sjöförklaringsprotokollet framgår icke fullt klart huruvida livbåten bärgades av fiskebåten Boren som tog hand om de skeppsbrutna. Tacksamma för närmare upplysningar etc

- Henry Mellgren,Fisketången upplyste 14.5.45 att livbåten " enligt byggmästarens utlåtande före reparationen var värd kr 75:-"

Hellgren inbetalade 28.5.45 till SKN 75:- kr och blev ägare till båten.

Assurans

SKN 11.10.44 utbetalat totalförlustersättning inkl redskap och effekter ex Gratia med 97500:- (Proveny 75 kr för livbåt 28.5.45)

LL 949 GUNNAREN 5.8.44

Skeppare Henry Hellgren, Fisketången, berättar 1984

Vi hade fiskat vid Scottish Klondyke och var på hemväg. Vi hade väl kört en 60-70 sjömil. Ungefär vid midnatt hade vi vaktbyte. Min bror Helge kom ner i skansen och Åke Karlsson hade tagit rodret. Jag frågade Helge om han smörjt motorn, och det hade han; tur var det, för hade jag gått ner i motorrummet hade jag inte klarat mig. Vi hörde en fruktansvärd knall och båten skakade. Det var aktern som sprängts sönder. Jag tänkte på Åke i styrhytten och så fort jag kom upp på däck ropade jag mot styrhytten:" Ta på dig livbojen och hoppa!" men fick inget svar. Det var becksvart. Mitt i natten, och alla ljus ombord hade slocknat som när man blåser ut ett stearinljus. Gunnaren gick ner på 5 minuter. Vi hamnade alla i vattnet och klamrade oss fast vid spillror av alla slag. Till min stora förvåning och glädje fann vi senare Åke vid liv bland vrakgodset. Han låg och drev på några tomlådor och något mera, vad det var. Efter en ganska lång stund fick vi se livbåten invid oss, nästan helt vattenfylld. Bertil Karlsson lyckades ta sig ombord och började ösa läns. Jag tog mig också upp i båten och så började vi plocka upp de andra. Åke blödde från ett sår i huvudet, men hur mycket var svårt att se, för vi var alla nerkletade med tjärola. Tanken hade sprängts i bitar vid explosionen och hela havet var fullt av tjärolja så vi var alla nerkletade och svarta. Vi hade turligt nog både åror och ett par öskar fastsurrade i båten och ett borstskaft till tollepinnar. Jag hade fått med mig ett par av renskrivarna som satt i ett ställ vid hytten, eftersom jag tänkt på detta i samma ögonblick jag kom upp på däck. Natten stod svart omkring oss och vi hade ingen kompass, men vi rodde åt det håll vi rodde Hanstholm måste vara. Det gick nog ett par timmar mellan explosionen och tills vi alla var uppe i livbåten. Och sedan rodde vi åtskilliga timmar. Det dagades och vi fortsatte att ro men såg inga fartyg. Fram på förmiddagen ställde jag mig upp på toften och tittade mig omkring ~~xxxxxxx~~ medan pojkarna höll mig i benen och fick då syn på en fiskebåt med gaffelsegel. Jag vågade inte först lita till mina ögon. Men efter en stund kunde alla se den. Det var Boren av Hönö Röd. Då vi kom fram till dem höll de som bäst på med sista draget för resan. Och de var alldeles ensamma i de här trakterna. Hade vi inte kommit som vi gjorde vet jag inte hur det gått. Vi blev upptagna och de såg om oss på alla sätt. ((Fick tvätta sig i kokillolja för att få bort det mesta av tjäran)) Åke fick sitt besvärliga sår omplåstrat. Åke berättade att han just satt sig på reverseringsratten och höll på att tända pipan då det small. Han kastade upp i taket, fick kompassen i huvudet och skadade ena benet och var därför ganska omtumlad till en början med. Men han hade i alla fall lyckats ta sig ut i vattnet. Sedan vi rengjort oss från tjäran och bytt kläder så smakade det gott med kaffe. När jag skulle dricka mitt kaffe höll jag på att skvimpa ut alltihop. Näven

LL 949 GUNNAREN 5.8.44

darrade så hemskt. Reaktionen kom när faran var över och spänningen släppte. Vi tog upp livbåten också. Vi kom in till svenska landet vid 22-tiden lördag kväll (6.8) ,men vi låg och höll utanför i ett par timmar.Vi ville inte gå in till hamnen förrän folk som var ute på kvällen hade gått hem. 3 månader senare gick vi ut med en ny Gunnaren med samma registrerings - nummer,som den 12.3 45 blev utsatt för en flygattack utanför Norge,men det är en annan historia.

Eget Historik

Motorfiskebåt på 62 brton byggd 1942 vid Djupviks Båtvarv av ek och furu. L 19,4 B. 5,9 Huvudredare Helge Julius Hellgren i Fisketången med brodern Henry Hellgren som skeppare och delägare. 180 hkr 2 cyl. Skandiamotor. 120 ton dw. Lev. våren 1942. 5.7.42 undsatte Gunnaren beskjutna GG 94 Elsa av Öckerö. Sommaren 1942 installerade Rylanders Elektriska en radio ombord. -Redan i okt 44 fick bröderna Hellgren en ny Gunnaren med samma reg.nummer levererad från Djupviks varv. Den var urpsrungligen beställd av AB Båttjänst i Stockholm, men de fick överta kontraktet. Denna Gunnaren utsattes 12.3.45 för en flygattack vid Norska kusten. (Se 12.3.45)

Kompletterande om livbåten.

3 surrningar till livbåten hann kapas innan Gunnaren sjönk med aktern före och alla kom i vattnet. Den fjärde surrningen sprängdes av sig själv och båten flöt upp med kölen i vädret. De nödställda lyckade välta den på rät köl och länsa den, bl.a med hjälp av ett par brödburkar. Åke låg medvetslös i styrhytten efter explosionen och vaknade till liv när vattnet strömmade in .Hantog sig ut genom ett fönster och fick skärsår. Han hade slagit huvuvdet i taket och fått ett fult sår ,samt skärsår av kringfylgande glas.

IVERNIA 6.8.44

DANSKA ss KAREN SÄNKT FÖR OM IVERNIAA AV BOMBTRÄFF VID KAJ I HARBURG.

Journal

Ons 26.7.44 kl 10.30 avgått från Luleå med full last av 2422 ton järnmalm destinerad till Holtenau för vidare order. Lämnat lotsen 12.55 och fortsatt i 90%-zonen.

Fre 28.7 passerat Stockholms skärgård.Kl 13.05 passerat N 59° och inkommit i 200%-zonen.Kl 15.20 lämnat lotsen vid Landsort.

Lör 29.7 Kl 18.40 passerat Sandhammaren och inkommit i 300%-zonen Kl 23 angjort Trelleborg för mindre maskinreparation.

Sön 30.7 Kl 02 lättat och fortsatt. Ankrat kl 18 vid Kiels fyrskepp för lots som bordat 19.50. Stoppat vid Laboe för kontroll 20.35,fortsatt kl 21. Förtöjt i Holtenau sluss 22.10,fått order fortsätta till Brunsbüttel. Avgått 22.45 med lots och kanalstyrare ombord. Fördröjts 4 timmar i kanalen av tjocka och2 timmar i väntan på slussöppning.

Mån 31.7 12.35 förtöjt i Brunsbüttel,erhållit order gå till Hamburg. Som lots till Hamburg ej stod att erhålla gick fartyget ut ur slussen kl 13.35.Ankrat på Brunsbüttel redd 14.10.Erhållit lots kl 15.50,lättat och fortsatt. Kl 19 ankrat på Brunshausens redd enär angöring av Hamburg endast får ske efter kl 07.

Tis 1.8 kl04.05 fortsatt,ankrat utanför hamnen 06.45 i väntan på hamnlots Fått hamnlots 07.20 och lämnat Elbelotsen.Gått in i hamnen 08.30 och ankrat med akterförtöjning i ducdalner i Strandhafen i väntan på kajplats för lossning. På grund av strömavbrott,ständiga flyglarm och svåra bombskador mycket litet aktivitet i hamnen.

Ons 2.8 -fre 4.8 legat i väntan på kajplats. Ständiga flygl arm.

Lör 5.8 kl 09.45 förhalat med bogserbåt och lots till Stinneskajen i Harburg och 11.30 förtöjt långsides en annan ångare.Flyglarm 11.30-13. Överflygningar och lv-eld.

Sön 6.8 kl 11-13 utsattes hamnen och industrierna i Harburg för ett våldsamt flyganfall. Stora bränder i de kemiska fabrikerna.En ångare liggande ~~förxomxIvernia~~ några meter för om Ivernia fick e n fullträff i förskeppet och sjönk.Vid explosionen utsattes Ivernia för en våldsam skakning.Några skador ha ej kunnat upptäckas.

Mån 7.8 kl 18-22 utlossat 460 ton.

Tis 8.8 kl 06-22.30 utlossat c:a 1020 ton

Ons 9.8 kl 08-24 utlossat c:a 900 ton.

Tors 10.8 Kl 06-07.30 utlossat.

E.Kristiansson
1e styrman

B.Malm
2e styrman

Harburg 10.8.44

Gustaf Tholl
Befh

IVERNIA 6.8.44

(Journaalutdraget insänt t.SKN av Sv.Lloyd i Göteborg 21.8.44)

Assurans

Besiktning i Gävle i slutet av augusti 44 men inga närmare uppgifter. Anses förfalla 31.12 46. Inga skador.

Data Eget

Lastångare på 1530 brton byggd Vid Kockum s i Malmö av stål. L.84 B.12 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. Ingen historik.

Tidigare krigshaverier

26.8.41

Raiden den 6.8.44

Sön 6.8.44 var en solig,varm sommardag. 445 bombplan ur U.S.8th A.F genomförde raiden mot Hamburg/Hamburg som riktade sig mot de stora oljeraffinaderierna och industrierna för syntetbränsla såsom Rhenania, Rhenania-Ossag, Schliemann,Schulau.Endast 8 bombplan gick förlorade samt 8 jaktplan ur eskorten om 713 plan. En stor oljeindustri i närheten av Ivernia övertändes och cisterner exploderade undan för undan efter raiden. Rökutvecklingen var enorm. Den för om Ivernia liggande ångaren Karen av Köpenhamn ,D/B A/S Progress, 1194 brton byggd 1917,vars besättning hade uppsökt skyddsrum fick en fullträff i manskapsinredningen i backen och sjönk med förskeppet,medan akterskeppet blev hängande i förtöjningarna. Besättningen inkvarterades i en skolbyggnad i Harburg,ficksedan vandra till fots den långa vägen till ett uppsamlingsläger för utbombade i Hamburg varifrån de kunde slussas hem med danska fartyg. Det brinnande oljeområdet i Harburg var Rhenania-Ossags raffinaderi över vilket 162 plan fällde 622 ton bomber från 7500 meters höjd.1284 st 250-kg bomber och 731 st 500 kg-bomber, alla med tidsinställning,varierande mellan 25 minuteroch en timme. De stora bombförbanden var uppdelade i mindre grupper, var och en med sitt speciella angreppsmål.Angreppet var en stor framgång.

RUBFRED 6.8.44

3 MAN VÄGRAT GÅ TILL SKYDDSRUM I HAMBURG - LIKA SÄKERT OMBORD.

Journal

Sön 6.8.44 låg fartyget förtöjt i ducdalber i Hamburgs Strandhafen i väntan på lossningsplats vid kaj. Vid flyglarm kl 11.30 gick besättningen iland till skyddsrum.Eldare Pettersson och Malmgren samt matros Sundberg vägrat att gå med iland under motivering att fartyget var lika säkert som ett skyddsrum. Under bombanfallet exploderade en bomb i vattnet 10 meter från STB bog och en annan i vattnet 20 meter från STB fockrigg. Härvid skakades fartyget mycket häftigt.Efter angreppet kunde inga splitterskador upptäckas över vattenlinjen men fördolda skador kan ha uppstått under vattenlinjen.

Olof J.Wickberg 1e styrman — Ivar Wickberg 2e styrman — ss Rubfred i Hälsingborg 17.8.44 Frans Jeppson Befh

Journal

Fre 27.7.45 torrsattes fartyget på Oscarshamns slip, Vid besiktning upptäcktes skador i botten förut om STB i stråk A3 och vid tryckning av 2ans tankar befanns dessa vara läck.Skadorna torde ha uppstått vid bombangreppet den 6.8.44 i Hamburg.

Axel Johansson 1e styrman — Ivar Wickberg 2e styrman — SS Rubfred i Oscarshamn 2.8.45 Frans Jeppson Befh

---

Skadespecifikation 30.7.45

Översänd till SKN av Oscarshamns varv med notering:"Arbetena utföras icke nu."

Bordläggningen: Stråk A3, riktas 5300x1500x12 mm.
3 spant och bottenstockar riktas, 6 kölblock loss och fast.
Nr 1 tank vattenprovas,provning av tank 2. samt förpiken.
Bottencementen förnyas delvis.Delvis slamning av tankarna.
6 fack rännstenscement & 6 fack garneringscement förnyas.
Marginalplåten till tank 2 STB sprucken

Fartyget förlist den 15.10.47

Werkebäcks Ångf AB upplyste 31.3.47 i brev SKN att " vi ännu ej utfört reparationerna på grund av verkstadsstrejken och varvens överbelastning". Den 22.6.48 skrev rederiet till SKN att " då fartyget totalförliste d en 15 oktober 1947 får väl saken ställas på avskrivning för vår del."

Eget HISTORIK

Lastångare på 787 brton byggd 1913 i Zaltbommel av stål (ExJonas Rein) L.60,4 B.9,6 Tillhörig Werkebäcks Ångf.AB (Ruben Olsson) i Verkebäck.

RUBFRED 6.8.44

450 ihkr. På resa Göteborg-Stettin med last av 360 stds pappersved från Vänernhamnar rände Rubfred tis 17.12.40 kl 19.10 i tjocka med full fart hårt på grund på stenig botten vid Ringnäs udde utanför Tylöns lotsplats väster om Halmstad. Förrummet vattenfylldes men sedan 580 kbm massaved lämpats överbord flottogs Rubfred 20.12 av Röda Bolagets Birger & Frithiof och infördes 22.12 till Göteborg för lossning.Den 28.12 dockades fartygetvid Eriksberg för en reparation som tog en månad ochkostade 148420 kr. Den 7.8.41 dömdes Befh i Gtbg till dagsböter för att utan lodningar och pejlingar ha framfört fartyget med full fart i tät tjocka.- Den 28.1. 43 påseglades Rubfred i Stettins hamninlopp av bogserade trupptransportfartyget Drechtdijk vars STB låring gled längs Rubfred BB-sida och ramponerade bryggan, BB livbåt och dävertar. Rubfred var på utgående mot Norrköping med last av briketter. Befh var hela kriget och fram till Rubfreds förlisning 1947 Frans Jeppson. Rubfred sista resa Wäija-Antwerpe med last av 350 stds plank & bräder slutade ons 15.10.47 kl 11 fm då hon rände hårt på grund på NO-kanten av Västra Finngrundsbanken,NNO Finngrundets fyrskepp,c:a 20'NO Eggegrund då hon styrde mot Öregrundsgrepen i 8 sekms bris och måttlig sikt med stark solbrand,befälet ovetande satt för långt ostvart av stark strömsättning.Rubfred rände upp på grundet till halva sin längd på endast halvmeterdjupt vatten varvid berget trängde upp i maskinrummet genom tanktaket och stäven hamnade i resterna av ett gammalt vrak. Kapten Jeppson stod själv på bryggan. Ingen fara förelåg för besättningen och Jeppson begärde via radiotelefon assistans av Neptunbolaget. Kocken Hilmer Feldvoss lagade färdig middagstorsken och gick sedanoch lade sig att sova en stund. Vind och sjö ökade hastigt de närmaste timmarna och kl 17 var hela fartyget vattenfyllt och de 16 ombv omgivna av kokande grundbrott i 18 sek.meters kuling.Först kl 01.30 tors 16.10 kom livräddningskryssaren Dan Broström till platsen men kunde inte komma i närheten avhaveristen i mörkret. Först i gryningen vid 06-tiden inleddes räddningsarbetet. Dan Broström manövrerades fem gånger med hög fart tätt förbi Rubfred akterskepp och varje gång hoppade 2 man över och fångades in. Då 9 man räddats meddelade befh Jeppson att han själv hans hustru och 5 man ämnade avvakta bättre väder ombord. De lämnade Rubfred via stormlejdare kl 12.30 då vind och sjö avtagit.Jeppsons hustru, Gjuseni,lade dessförinnan salongsblommorna i vatten i badkaret för att de skulle stå sig .De fick med sig radion,skrivmaskinen,de 2 fina vaserna från salongssideboardet,pengar,papper etc. Befh glömde dock kragarna och fick vira en halsduk kring halsen istället. Fru J. tyckte mest synd om båten. - De skeppsbrutna infördes kl 18 till Öregrund Inget kunde göras för fartyget på den utsatta strandningsplatsen.Lasten värd 210.000 kr och proviant för 3000:- ingick i totalförlusten. Ett

RUBFRED 6.8.44

Gävlekonsortium började våren 1948 på entrepenad bärga skrot från vrake ochunier detta riskfyllda arbete förliste slupen Granit av Väddö på 43 brton Byggd 1905 i Studsboda på Väddö av ek och furu och den 21.8. 48 kom 2 man på drift en en liten båt i grov sjö och räddades först den 29.8 av fiskare utanför Boxösund på Åland.De var då mycket svårt medtag och låg under en presenning i båten xx totalt utmattade. De anhöriga ha givit upp allt hopp om dem. Kapten Frans Jeppson förlorade natten till den 2.1.55 ss Rosafred av Verkebäck på Argosgrundet norr om Örskär.

GUNDBORG SEGRELL 6.8.44

KLARAT INTENSIV U.S.8th A.F.-RAID MOT HAMBURG UTAN SKADOR.

Journal

Sön 6.8.44 kl 08 anlänt till Hamburg med last av järnmalm och förtöjt i ducd'alber i Kohlenhafen i väntan på lossningsplats. Kl 10-12 f.m flygangrepp med intensiv bombning varvid fartyget skakade svårt vid bombnedslag i närheten. Mycket splitter jämte stenar och grus från sprängda byggnader i närheten föll ner över fartyget.

Ons 9.8 liggande i Hamburg i väntan på lossning. Intagit 8 ton färskvatten.

Sön 13.8 förhalat till Harburg i väntan på lossning och förtöjt där i väntan på lossningsplats.

Lör 19.8 efter utlossning förhalat till Hamburg och förtöjt i Freihafen vid Holtjusen Kai i väntan på lastning.

Fre 25.8 Vid pejling av FW-tankarna befanns BB tank vara tom varför den måste ha sprungit läck.På grund av last i rummet har tanken inte kunnat undersökas,

Lör 26.8 Fyllt på 8 ton färskvatten. Efter 7 timmar var BB-tanken åter tom tom. Avgått från Hamburg kl 15.20.

Tis 5.9 Efter lossning i Gävle förhalat till Södra kajen för uppläggning. Vid undersökning av BB-tanken befanns botten spräckt,vilket måste ha skett I Hamburg den 6.8 vid de svåra skakningar som uppstod vid bombnedslagen ,ängs fartygssidorna.

J.Berntsson A.Carlsson Gävle 6.9.44
1e styrman Övermaskinist Sven Haddock
Befh

(Insänt till SKN av L.Jeansson,Sthlm 11.9.44. Befh den 6.8.44 var kapten T.Ström)

Assurans

Okänt för SÅAF enligt P.M. den 18.12.45.-Anses förfalla 31.10.49)

Eget

Historik

Se 27.9.43

Övriga krigshaverier:27.1.44, 6.8.44

GG 207 GOTLAND 11.8.44

HÖNÖBÅT MINSPRÄNGD MED MAN OCH ALLT PÅ SNURREVADSFISKE 70′ W½S SKAGEN.

Sammanfattning.

Gotland låg fre 11.8.44 med 5 mans besättning och c:a 40 lådors fångst kl 04 på snurrevadsfiske i svag vind och grov sydlig dyning c:a 70′W½S Skagen på 85 famnars djup (153 meter). Från GG 134 Valenci av Hönö, skeppare Oscar Julius Österman, som låg 800 meter längre bort,såg man att Gotland gick fram och tillbaka och djupade, tydligen med håll i botten, då plötsligt båten med en fruktansvärd smäll försvann i en jättelik röksot och vattenpelare med c:a 50 meters diameter. Gotlands bog skymtade en kort sekund svagt i vattenröken och så var allt borta. Valenci kapade omedelbart snurrevadståget,belade det med en boj och var efter 10 minuter framme vid olycksplatsen.Där syntes inget av de 5 ombordvarande ,bara ett par mössor som flöt bland sönderflisat trävirke och annan bråte i den grova dyningen. Livbåten flöt vattenfylld intill delar av masten. GG 475 Ingarö, vars skeppare Gustaf Carlsson var broder till Gotlands skeppare Alf Carlsson, samt Emanuel av Göteborg kom också till platsen. Valenci sökte i 20 minuter efter överlevade. Valenci och Ingarö stack hemåt sedan de bärgat redskapen. Deras skeppare ansåg att en mina måste ha träffat Gotland direkt under botten eftersom det hela var över på några sekunder. Fiskarna var allmänt av den uppfattningen att tyska minsvepare lagt ut minor även långt utanför de tidigare aviserade gränserna för sina minfält. Valnci hade den 8.8 sett 7 tyska minutläggare i full aktion i de farvatten där Gotland sprängdes.

Besättningen

† Skeppare /Ensamägare Alf Laurén Karlsson, Berga Gård,Hönö, 3.8.08
Hustru Olivia, 4 barn.

† Fiskare Lars Olof Helmer Larsson, Hönö Röd, 15.12.15, hustru, 2 barn.

† Fiskare Allan Bertil Wilhelm Bellman, Ökcreö Sörgård, 8.3.24 ogift

† Fiskare Allan Egon Johansson, Marstrand, 7.9.17 gift

† Fiskare Karl Martin Johansson-Brandt, 54 år, ogift,skriven hos sin syster fru Elvira Martina Svensson,Södra Kustbanegatan 5,Göteborg.

En sjätte man, Bror Märs, hade uteblivit vid avgången den 9.8 från Hönö Rö

KK Sb vol 77 SJÖFÖRHÖR I GÖTEBORG mån 9.10.44 kl 12

SKN:s advokat Emil Henriques i brev till KK 13.9.44 hemställt att vid sjöförhöret såvitt möjligt höres skepparna på Valenci och Ingarö."Det är för nämnden av väsentlig vikt att få platsen för olyckshändelsen så noggrannt utrönt som möjligt."

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & lotskapten K.P.Kullander
För KK Bo Bergström, för SKN Emil Henriques.

GG 207 GOTLAND 11.8.44

Skeppare Bror Gustaf Alfred Karlsson, 20.4.04,Hönö Bergagård,på GG 475 Ingarö

Ingarö gått ut från Hönö tis 8.8.44.Inte gjort några positionsbestämningar efter det svenska landet förlorats ur sikte fram till olyckan,men beräknat att Ingarö vid olyckstillfället legat c:a 70'W½S Skagen.Grundat denna sin positionsbestämning dels på lodningar under fisket och på den tid som åtgått för hemresan. Vid 06-tiden fre 11.8 iakttagit Gotland c:a 5000 meter NO om Ingarö. Vind SW 8 sek.meter. Någon minut därefter känt liksom en vibration i fartygsskrovet,vänt sig om och sett mot den plats där Gotland legat men inte kunnat upptäcka fartyget. Då han befarade att en olycka inträffat lättat ankar och satt högsta fart mot den beräknade olycksplatsen.Efter c:a 20 minuters färd påträffat Gotlands livbåt som flöt på rät köl,täckt av sitt oskadade kapell.I närheten flöt en bit av masten,den som gått från kölsvinet upp till däck,samt fisklådebräder. Valenci anlänt till platsen kort före Ingarö. Karlsson av den uppfattningen att Gotland kommit för långt västerut och befunnit sig i ett tyskt minfält. Kl 09 lämnade Ingarö platsen och kom till Hönö vid 02-tiden lör 12.8.

Karl Hilding Hansson, 21.2.01,Öckerö/Sörgård, fiskare på GG Ingarö:

Befunnit sig på Ingarös däck på morgonen 11.8 då skeppare Karlsson sagt ngt om att Gotalnd försvunnit.Ingarö lättat ankar och gått med högsta fart mot den plats där Gotland tidigare iakttagits. Efter c:a 20 minuters färd kommit in bland vrakrester och splittergods. Bl.a flöt där Gotlands vattenfyllda livbåt som var kapelltäckt. Antagit att Gotland befunnit sig i ett tyskt minfält. Med hänsyn till ytströmmarna vore det nästan omöjligt att beräkna var Ingarö befunnit sig vid tillfället. Strömmen varit ostgående.Inte sett något tyskt bevakningsfartyg under resan.

Karl Erik Alexandersson-Karlsson,Hönö Bergagård, 18.11.17, på Ingarö:

Vid 06-tiden eller 06.30-tiden 11.8 sett Gotland på något avstånd från Ingarö.Efter en stund upptäckte man att Gotland försvunnit. Satt kurs ditåt. Kommit in bland vrakspillror efter 20 minuter. Gotlands livbåt flöt med relingen nära vattnet och med en del av kapellet avslitet. Antar att olyckan ägt rum 60-70'SWtS Skagen.

Karl Åke Lennart Karlsson, Hönö Röd, 30.11 18, på Ingarö.

Vid 06-tiden 11.8 sett Gotalnd 2-3'norr om Ingarö.Kan ej ange platsen för olyckan.

Fredrik Andreas Utbult,Öckerö Sörgård, 24.1.20, på Ingarö:

Ingarö legat för ankar c:a 70'WSW Skagen, ungefärlig beräkning,kl 06 den 11.8,Gotland legat några distansminuter norr om Ingarö.Efter 10 minuters färd kommit in bland vrakspillror

Skeppare Oscar Julius Österman,Hönö Bergagård, 9.4.06,fört GG 134 Valenci i 10 års tid. Valenci lämnat Hönö kl 10 f.m ons 9.8,passerat Skagen 5 km

GG 207 GOTLAND 11.8.44

5 timmar senare på c:a 6′avstånd,sedan fortsatt utan avbrott till vid 06- eller 07-tiden tors 10.8 då ankaret fällts och fisket börjat. På em. lämnat fiskeplatsen,satt kurs NW,efter några minuters gång åter ankrat,fortsatt fisket, legat kvar för ankar på samma plats tills det blivit känt att Gotland förlist. På grund av motvind och motström beräknas Valencis fart under resan västerut ha varit högst 5 knop.Österman ansåg att 17 timmar förflutit från Hönö och till dess man ankrade första gången. Från Skagen satt kurs W½S och Österman beräknade att olycksplatsen låg c:a 70′W½S Skagen.Då han ankrat på kvällen tors 10.8 ej haft kännedom om huruvida man befunnit sig väster om den linje som fiskebåtar ej fick överskrida.Österman visste att krigsförsäkringen var ogiltig under färd väster om denna linje. Enär Österman beräknat att fiskeplatsen var belägen c:a 70′WSW Skagen måste emellertid Valenci vid ankringen 10.8 befunnit sig väster om sagda demarkationslinje.Djupet på de två fiskeplatserna omkring 90 famnar.

Fiskare Adolf Bernhard Ludvigsson, Hönö Röd, 23.7.86, på Valenci:

På morgonen fre 11.8 sett Gotalnd några distansminuter nordvart. C:a 10 minuter därefter hört en smäll och sett Gotland försvinna i rök- och vattenkaskader. Genast lättat ankar och efter 5-10 minuters gång kommit in bland varkspillror.Bl.a sett en mössa som inte tillvaratagits och Gotlands vattenfyllda livbåt med kapellet delvis avrivet. Kort därpå kom Ingarö till platsen. Båda söke efter överlevade en god stund. Valenci gått tillbaka och bärgat sin redskap och sedan kl 09 satt kurs på Hönö dit hon kommit vid midnatt. På morgonen 11.8 hade L. sett Emanuel av Göteborg som fiskat c:a- 5-6′väster om Gotland.

Algot Leopold Larsson,Hönö Röd, 22.11.02, på Valenci:

Gotland legat några distansminuter norr om Valenci.Hört en smäll, sett Gotland höja sig i vattnet och omvärvas av rök och vatten.

Magnus Jonatan Jansson, Öckerö Sörgård, 22.8.00, på Valenci:

Gotland försvunnit i rök-och vattenkaskader.Hört en smäll som ej varit stark.2 mössor flutit på vattnet. Emanuel av Gtbg legat väster om Gotland och fiskat vid tillfället,.

Julius Sander, Göteborg, 20.8.92, på Valenci:

Känt en stöt i fartyget och sett rök- och vattenkaskader där Gotland legat.

KK memorial 17.11.44

Av allt att döma minsprängts i kanten av eller i omedelbar närhet av det minfält som sträcker sig mellan Norges sydkust och danska NW-kusten.Den ostligaste delen av detta officiella tyska minfält begränsas av en rät linje dragen genom östra delen av yttre Flekkerö (lat N 57° 04,0′-long 0.8° 00′)

GG 207 GOTLAND 11.8.44

och Sandnes-Hage (Bulbjerg, N.57 10′ – O.8 59′). Meddelandet om minfältet inflöt första gången i UFS år 1940, nr 15, moment 846.– För att svenska fiskebåtsbefälhavare under utövandet av sitt yrke icke skulle komma för långt västvart och utsättas för sprängningsolyckor i eller i närheten av ifrågavarande minfält, blev genom CM:s försorg 3 stora prickar med olika ballongtecken utlagdaå en linje 10 ′Ö. om en rät linje dragen mellan Yttre Ulvöys lysboj på Norges sydkust och Bulbjerg på Danmarks NW kust. Dessutom bestämde SKN i sina försäkringsvillkor att allt fiske vore förbjudet W om denna och förklarade att krigsförsäkringen bleve ogiltig om en minolycka inträffade efter passerandet av demarkationslinjen. Under första hälften av år 1944 synes de vid två olika tillfällen utlagda prickarna av ogynnsamma väder- och strömförhållanden samt tyska patrullfartygs åverkan hava råkat i drift eller blivit förstörda. Nya prickar blevo därför utsatta av CM. De senare utplacerade prickarnas positioner voro dock 4-4½ naut. mil västligare än de förstnämnda. Den 17.6 utsattes åryo prickarna nr 2 och 3, men rapporterades den 3.8 prick nr 2 drivande i skadat skick öster om varningslinjen. Vid tiden för Gotlands minsprängning synes därför endast en, möjligen två, av de fem på en gång utlagda prickarna hava funnits på sin plats. Dessa 5 prickars positioner voro:

Prick nr 1	Lat N.57°	42,3′ –	long O. 8°	44,5′
Prick nr 2	–"– 57°	37,5′ –	–"– 8°	48′
Prick nr 3	–"– 57°	34,3′	–"– 8°	52,8′
Prick Nr 4	–"– 57°	28′ –	–"– 8°	56,5′
Prick nr 5	–"– 57°	23,2	–"– 9°	00,7′

Under förutsättning att Gotland befunnit sig i den position som uppgivits i förhållande till de 2 övriga båtarna, vars positioner voro c:a 70 naut. mil rv W½S från Skagens fyr, låg Gotland vid tiden för olyckan väster om demarkationslinjen och även västligare än de 5 prickarnas positioner. Mendet kan däremot vara tvivelaktigt om fartyget befunnit sig innanför den ostligaste gränsen för det officiella tyska minfältet. I detta sammanhang förtjänar det att nämnas att rådande mer eller mindre starka i ONO-lig riktning rinnande strömmar många gånger gör det hart när omöjligt för fartyg, som icke äro utrustade med radiopejlingsapparater, eller äro i stånd att taga astronomiska observationer, att exakt bestämma sin position då de äro utom sikte av land. Den av befh på Valenci uppgivna riktningen WSW från Skagen, 70 distansminuter, korrepsonderar ej med det samtidigt lodade vattendjupet på c:a 90 famnar = 164 meter. Skulle fartyget ha legat så långt sydvart hade det varit inne på 24 meters djup. Uppgiften torde därför vara en felsägning eller missuppfattning från rättens sida. Riktningen synes hava varit W½S.

Ex officio

Bo Bergström

GG 207 Gotland 11.8.44

HEMLIG

CM till SKN i HEMLIG-stämplad skrivelse 7.9.44

Något protokoll från förhör med skepparen å fiskebåten Ingarö finnes icke upprättat,då förhör i detta ords juridiska bemärkelse icke ligger inom de militära myndigheternas befogenhet i ett fall som det förevarande.Ingarös skeppare har emellertid på förfrågan från CMDV uppgivit , att Gotlands minsprängning ägde rum 70-75 ´W Skagen ,d.v.s 3-8 ´W Skageracksspärrens ostgräns eller 8-13´W om den med prickar utmärkta varningslinjen.

Vidimeras
Fabian Wrede.

Stockholm 7.9.44
För Chefen för Marinen
H.Strömbäck

HEMLIG

Skrivelse CM till Kungl. Lantbruksstyrelsen,Sthlm 25.8.44

Enligt vad som framkommit vid av CMDV hållet förhör med skepparen å fiskefartyget Ingarö av Hönö, skedde minsprängningen av Gotland den 11.8.44 inne i det tyska minfältet väster om varningslinjen,där förutom Gotland även Ingarö och Valenci befunno sig.Ingarös skeppare uppgav att de medvetet bedrevo fiske i det minerade området ,tagande de risker det inkomstbringande fisket i dessa vatten medförde. Med anledning härav hemställer CM att Västkustfiskarna allvarligt tillhållas att respektera den gräns som varningslinjen ost det tyska minfältet utgör. Uppträdande väster om denna varningslinje är icke blott synnerligen riskfyllt; det desauverar dessutom de överenskommelser mellan CM och de tyska marinmyndigehetrna som ha träffats för att säkerställa fisket i Skagerack.

Stockholm 25.8.44

Vidimeras:
H.Strömbäck

F.Tamm
Chef för Marinen

MEDVETET FISKAT INNE I MINFÄLTET - INGEN ERSÄTTNING?

SKN i brev till Bohusläns Sjöförsäkr.förening i Lysekil 30.8.44

...Skulle det visa sig att fiskebåtarna medvetet bedrevo fiske i det minerade området där Nämndens försäkring icke är gällande,torde Nämnden icke kunna lämna någon ersättning för inom området uppkommen förlust.

Dito, Sthlm 7.12.44

Med hänsyn till vad Ni anfört i Edert brev av den 4 ds ((Carlsson ensamägare, mycket duktig ,båten skuldfri etc)) är nämnden beredd att utbetala ersättning till sterbhuset efter Alf L.Carlsson, varvid beloppet kvitteras av änkan och godamannen för de minderåriga barnen....

Syster krävt ersättning för sina sängkläder.

Advokat Mårten Henriques ,Gtbg, i brev till Emil Henriques 11.10.44

Jag blev igår uppringd av en syster till en av besättningsmännen som följde Gotland i djupet.Besättningsmannens namn var Karl Martin Johansson.

GG 207 GOTLAND 11.8.44

Systern heter Elvira Svensson och bor här i Göteborg. Brodern bodde hos henne. Han hade med sig ombord filtar och sängkläder som tillhörde systern Hon bad mig göra mig underrättad om hur hon skulle förfara för att få xxxx ersättning för dessa föremål och ev. för den förlust som hon i övrigt lidit genom broderns bortgång. Skall hon vända sig med en skrivelse till SKN? Fru Svensson sökte mig i Rådhusrätten i måndags.Jag lovade att jag skulle framföra hennes fråga till dig. Din tillgivne Mårten.

Emil Henriques svarat, Sthlm 12.10.44

SKN har icke någon som helst folkförsäkring och vi kunna sålunda icke göra något åt systerns ev anspråk på grund av broderns bortgång. Försäkringen av fiskare är en ganska komplicerad sak. Det finns en frivillig fiskarförsäkring, som emellertid skötes av Riksförsäkringsanstalten och som i stort sett går efter samma grunder somden allmänna olycksfallsförsäkringen. En syster har under inga förhållanden rätt till ersättning undernågon ab försäkringsformerna ,då dylik endast tillkommer efterlevande maka med familj samt föräldrarna,därest de varit i högre grad beroende av den bortgångnes arbetsförtjänst. Beträffande effekternaså plägar Nämnden när ersättning överhuvudtaget utbetalas ex gratia lämna en ersättning av 500 kronor till en var av de ombordvarande och har jag icke någon anledning antaga annat än att Nämnden skulle komma att medgiva ern dylik ersättning även i fallet Gotland. Är systern den bortgångnes närmaste arvinge,så kommer hon således att få 500 kr som ersättning överhuvudtaget utbetalas.

Assurans: 500 kr var ex gratia för effekter.

SKN i brev 23.1.45 till änkefru Märta Olivia Carlsson,Hönö Röd.

Härmed få vi meddela att vi äro beredda att utbetala totalförlustersättning för rubr. fartyg och dess redskap med försäkringsbeloppet 100.000 kr. Nämnden är även beredd att ex gratia utbetala ersättning för de bortgångnas effekter mm och utgår denna ersättning med 500 kr till sterbhusdelägare efter var och en av de bortgångna.Vi utbetala jämväl detta belopp,sammanlagt kr 3000:-,varvid ni givetvis har att tillse att beloppen kommer vederbörande tillhanda. Beloppet 103.000 kr utbetalas mot närslutna kvittoformulär benäget undertecknat in duplo i retur.

Brev till SKN från Hönö, ankom 24.2.45

Härmed har jag äran erkänna ingången remissa nr 2697 å kronor 1386:33 och remissa nr 2707 å kr 103.000:- och ber jag samtidigt få framföra mitt varma ochinnerliga tack för beloppen som av Eder utbetalts.

Hönö den 21.2.44

Vördsamt

Märtha Karlsson

Änkeffu.

(SKN 29.1.45 utbetalat 103.000 kr)

GG 206 GOTLAND 11.8.44

Ingarös skeppare, Gustaf Carlsson - bror till Gotlands skeppare-berättar 1984

Vi hade just börjat fisket på morgonen, Vi hade satt ut hela draget och var på väg till "välet"och låg s:a 10 minuters gång från Gotland när vi hörde den fruktansvärda explosionen och såg den vädliga pelaren av rök och vatten som kastades upp i luften. Då den dalade ner igen var Gotland borta. Vi kapade genast våra tåg och körde liksom Valenci för fullt mot explosions-platsen. Då vi kom fram snurrade en förskräklig massa vrakdelar runt i vattnet. Ett par kepsar var allt vi såg som påminde om de människor som varit ombord. Vi hade hoppats finna någon vid liv. En av pojkarna på Valenci klädde av sig naken ochknöt en lina om livet. Så stod han på relingen, klar att hoppa i, menìngenting fann vi. Vi låg där länge med båtarna. Till slut måste vi acceptera att allt hopp var ute. Så blev det att köra hem och berätta vad som skett. Alf hade 4 små barn, den äldsta 8 år, den yngsta 11 månader. Vår teori är att man dragit en mina med sig upp under båten. Gotland höll nämligen på att djupa upp draget efter att ha fått fast och så hade minan exploderat rakt under båten.

Eget Historik

Motorfiskebåt på 63 brton byggd 1943 vid Petter Pettersons varv på Hälsö av ek/furu. L.20.5 B.5,6 Ägd och förd av 36-årige Alf Carlsson på Hönö Röd som omkom. 180 hkr June-Munktellmotor. Levererad dec -43. En av Hönös nyast och största båtar. Fullt betald och assurerad för 100.000 kr.

NÄMNDÖ 12.8.44

BRÖTS ITU OCH SJÖNK PÅ 2 MINUTER EFTER MINEXPLOSION MIDSKEPPS.

Rapport

Avgick Luleå fre 4.8.44 destinerad till Bremen. Last av 4400 ton järnmalm. Djupg F 20′5″ - A 20′5″ 27 ombv
Minsprängd lör 12.8 kl 09.40, tysk sommartid, på Unter-Elbe mellan Brunsbüttel och Cuxhaven. Klar sikt. 2e styrman och lots på bryggan. Utkik på backen. Bröts mitt itu och sjönk. 4 döda, 4 skadade.

Journalutdrag

Avgått Luleå fre 4.8 kl 17.30 ass. av lots och bogserbåt
Mån 7.8 09.30 påbörjat avmagnetisering i Stockholm, avslutat kl 14.30
Tis 8.8 kl 11.30 lämnat losten vid Landsort.
Kl 12 livbåtsmanöver med båda båtarna.
Fre 11.8 slussat i Brunsbüttel 11.20- 11.50
Lör 12.8 kl 01 ankrat under flyglarm på Brunsb üttel redd.
Kl 08 lättat och fortsatt under lots ledning. Kl 09.40,då fartyget var på väg nedför Elbe i kölvattnet på två med svep försedda minsvepare på ett avstånd av c:a 600 meter, skakades det plötsligt av en våldsam explosion och bröts midskepps så att midskeppspartiet snabbt sjönk på c:a 2 minuter och stävarna reste sig uppåt. Största delenav de ombordvarande kastade sig i vattnet medan en del räddade sig i skeppsgiggen. Eldaren Arvid Jannesson och lämparen Bengt Abrahamsson torde ha dödats omedelbart i eldrummet. Enligt utsago hoppade eldare Erik Karlsson vid explosionen omedelbart överbord och försvann sedan. Ie styrman Theodor Wigren, som tillsammans med 2e styrman Kroon blivit instängd i salongshuset, synes ha tvekat att trots Kroons uppmaning följa denne ut genom salongsskylightet, varför han troligen dukat under för de strax därpå inrusande vattenmassorna. Sedan ett besök gjorts på vraket,som stamnat på botten, för att kontrollera att inga levande fanns kvar ombord, infördes besättningen av en av minsveparna till Cuxhaven.

Hälsingborg 18.8.44
Åke Strömberg
Befh

Sjöförklaring i Stockholm 25.9.44 kl 12

Anders Edgren & Otto Dahlquist: inga frågor.
Ingen infunnit sig från SKN, rederiet eller SÅAF.
Befh Strömberg: Utkiken på backen strax innan explosionen sänts att pejla. 2e styrman och den tyske flodlotsen på bryggan. Efter olyckan häde befh och en tysk officer varit nere i samtliga hytter på fartyget och kontrollerat att ingen levande person befunnits kvar där. Den förste

NÄMNDÖ 12.8.44

som hoppat överbord efter explosionen var den omkomne eldaren Karlsson. Några av de andra sett honom hoppa. De 4 skadade ej behövt anlita sjukhusvård ~~i bogserbåt~~. En bogserbåt räddat skeppsdagboken från brygghuset som var ovan vatten sedan fartyget sjunkit.

2e styrman Bourgström: Vistordat journalutdraget.

3e styrman Kroon: Låg och sov vid explosionen. Kastats ur kojen i hytten i salongshuset.. Sprungit ut i gången och stött ihop med Iestyrman Wigren somsade " Vi är instängda här!" - 3e styrman känt till möjligheten att ta sig ut genom skylightet och skyndsamt klättrat ut den vägen men Ie stymrn antagligen tvekat att följa efter och dukat under för devattenmassor som forsat ner genom skylightet några sekunder efter et 3e styrman tagit sig ut och simmat bort från fartyget.

Chiefen Jeansson: Explosionen tydligen inträffat något för om eldrummet varför han hunnit ta sig upp ur maskinrummet innan fartyget sjunkit.

Matros Mårtensson: Stått utkik på backen men vid explosionen befunnit sig midskepps sysselsatt med pejlingar. Rusat akteröver och hoppat överbord.

Smörjare Lundgren: Efter olyckan hört ngn säga att eldare Karlsson varit den förste som hoppat överbord. Han hade ingen flytväst och sveptes snabbt bort av strömmen.

KK memorial 17.10.44

orsak: minexplosion.
Ex officio Bo Bergström

UD till KK Sthlm 4.8.44

Härmed har jag äran meddela att i Sthlm hemmahörande ångf Nämndö - reg nr 7033- den 12 ausgusti 1944 förolyckats utanför tyska Nordsjökusten efter kollsion med en mina, enligt rapport till UD från generalkonsulatet i Hamburg. Av besättningen har 4 man omkommot.

Curt Leijon
tjf chef för Byrån för Arvs - & ersättningsärenden.

Crew list (Kompl SKN, eget)

(I KK lista endast efternamnen)

Befh Åke Olof Alfred Strömberg, Storbyn, Färila, f-00
Ie styrman på Lidingö då hon minsprängdes 1.4.41)

† Ie styrman Theodor Wigren, Badstrandsvägen 29nb, Stora Essingen, Stockholm f. 12.10.07 Befh på ss Sandö 22.3.40)

2e styrmanWalter Erik Julius Bourgström, Möregatan 4, Sthlm, f-18

3e styrman Gunnar Sigurd Kroon, % Navigationsskolan, Härnösand, f- 14

Forts

NÄMNDÖ 12.8.44

Crew list forts.

Chief Erik Gunnar Jeansson, f-97
Ie maskinist B.Eriksson, Nygatan 9, Västerås
2e maskinist B.J.T.Svärd, Grynbodsgatan 13A,Malmö
Stuert Gösta Gyllin, Söderslättsgatan 50, Trelleborg
Kock Alfonso Svensson, Postbox 1483, Holmsund
Mässuppassare Åke Hillborg,
Matros Tage Holmfrid Mårtensson, Östra Bostället,Eslöv, f-16
Matros August Teeäär
Matros Karl Lindfors
Matros Henrik Anders Berglund, Piteå, 27.4.13
Lättmatros Karl Göte Arthur Nilsson, Hulterstod, Skärlöv, Öland,28.8.24
Lättmatros Arne Olsson
Jungman Ingvar Persson
Jungman Axel Rune Karlsson
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
SXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Jungman Hans Bertil Folke Österlind
Smörjare Erik Ludvig Jansson
Smörjare John Eugen Lundgren, f- 07
\+ Eldare Erik John Valentin Karlsson, Stenbäcken, Boda,Forshult, 1.5.11
\+ Eldare Arvid Reinhold Jannesson, Tranåsgatan 18,Hälsingborg, 24.11.08
Eldare Arthur Bohlin
\+ Lämpare Bengt Åke Abrahamsson, Saxemara, Ronneby, 24.4.22
Lämpare Hans Erik Olsson, Vallgatan 25,Hässleholm,
Lämpare Karl Birger Nilsson

SKNEIII 315

Telegram befh till rederiet 12.8.44 kl 14.20

Aväänt från Cuxhaven: " Naemdoe durch kriegsereignis unterelbe gesunken 23 mann gerettet erster steuermann wigren trimmer abrahamsson heizer jannesson und karlsson leider umgekommen =Stromberg

Brev från Duncker & Doly ,Hamburg 14.8 till SkN

Betrifft: Schwedischer D. Nämndö - Kriegsschaden 12 aug. 1944.

Das obige Schiff hat am sonnabend den 12.8.44 auf der Unterelbe kriegsschaden erlitten und ist stark beschädigt worden. Ein bergungsversuch der Bugsier ist erfolglos geblieben. Das Schiff, welches Erz geladen hätte, ist durchgebrochen so dass totalverlust eingetreten ist. 4 Mann der besatzung sind bei der explosion getötet worden. Wir werden von der Bugsier genauen berichtx erhalten und ihnen alsdann nähere miiteilung machen können.

NÄMNDÖ 12.8.44

Vrakgods

Diverse vrakgods som bärgades från vraket och togs omhand av Wasserstrasse amt i Cuxhaven förklarades i febr 45 beslagtaget enligtparagraf 25 in der Strandungsordnung "als entschädigung für die beseitigungskosten des Wracks".

Inget Svenskt intresse för vraket

Rexbolaget meddelade 20.10.44 till Herr Doktor H.Riensberg,Tyska Legationens sjöfartsavd, Södra Kungstornet, 10 trappor, Stockholm:
"Unter bezugnahme auf unser Ferngespräch mit ihnen ,bestätigen wir hierdurch ,dass weder wir noch SKN für das Wrack des am 12.8.44 auf Unterelbe verunglückten Dampfers Nämndö interesse haben. Die Kriegsversicherer sowohl als wir haben also auf das besitzungsrecht des Wracks ganz und voll verzichtet." Hochachtungsvoll

Red AB Rex

UDHP80c 3519 Endast ett telegram o en TT-kommunikė på Nämndö

Assurans & effekter

SKN 12.1.45 utbetalat 1.000.000 kr plus revers 160.000:- (Löst 20.2.47)
SKN 27.1.45 til redereiet för effekter 16869:10 samt 13500:- i livbåts - pengar . Därtill 7.12.45 till rederiet 11921:65 i hyresersättningar.
SKN 29.3.45 till Max Doflein kr 117:61.
Befäl och besättning hade genomgående bara det allra nödvändigaste med sig ombord och förlusterna täcktes i stort av ersättningarna, ävne om SKN fortsatt i det sista att vägra ersättning för enstaka föremål som t.ex 65:- för 3e styrmans klocka, 98:- för 2e styrmans armbandsur, smörjare Jansson tandgarnityr i överkäken 125:-, chiefens guldarmbandsur och glasögon 182:- etc.
Lämpare Abrahamssons far 25.8.44 utkvitterat 587:50 för sin son
Fru Greta Jannesson 26.8 fått samma belopp för sin man
Axel Karlsson i Stenbäcken,Boda 4.9. fått 373:50 för eldare Karlsson
Ie styrman Wigrens änka Martha 28.8 i Iggesund kvitterat från rederiet 1505:- vilket var det belopp hon uppgivit för makens effekter.
Befh förlorat för 1890:- samt en radio 400, skrivmaskin 600, kikare 300.

Egna noteringar Vraket bortsprängt

Nämndös undergång gick så snabbt att de överlevande inte fattade vad som hänt förrän de låg i vattnet. 2e styrman sögs ut ur salongsskyligheten av den utströmmande luften och Ie styrman nere i salongen hade inte en chans mot de inväkande vattenmassorna. Eldare Karlsson, som vid explosionen hoppade direkt överbord från poopen, drogs in i propellern medan

NÄMNDÖ 12.8.44

vakthavande eldaren och lämparen i eldrummet blev kvar där. Nämndös brygghus, master och skorsten stack upp ur floden sedan hon sjunkit och då vraket utgjorde ett hinder för sjöfarten röjdes det bort av marinen genom sprängningar. Det låg på N.53 51,11′- O. 8 56,58′.

Historik

Laståungare på 2816 brton byggd 1907 vid Ropner & Sons i Stockton-on-Tees av stål. (Ex Eskil, Wright,Harlseywood) L. 95,3 B 14 Tillhörig red AB Rex (K.M.Källström) i Stockholm. 1000 ihkr. Enkeldäckad med back, brygga och poop, 4 luckor, 2 master o 4 bommar. Inköpt i april 1923 från Constantine & Pickering i Middlesbrough som Harlseywood för vars räkning hon byggts. 80% av detta rederis flotta gick förloard 1914-18. Det var det nybildade redAB Protector i Stockholm (Konsul Torsten Roberg i AB Olsson & wright) som köpte fartyget till Sverige och gav henne namnet Wright. Sin första resa till Sverige gjorde Wright i april 1923 med kol till Stockholm från Newcastle. Hon kom till Sthlms Gasverk 1.5.23. I okt 29 såldes Wright till Limhamns redAB (Edv.Persson) I Limhamn och blev som Eskil det största fartyg som haft Limhamn som hemort. I jan 40 köpte Rexbolaget Eskil som ersättning för sin minsprängda ss Torö (Se 12.12.39) och on blev då Nämndö. - 9.9. 34 kolliderade Eskil vid Venmed norska ss Sigurd I då hon var på resa Kemi-Ghent med trälast .Sattes på grund vid Ven och sedan last läktrats så att skadorna kommit över vl kundehon införas till Malmö för rep. Sigurd I fick plåtskador över vl och gick till Köpenhamn. - På resa i barlast till Blyth infördes Eskil 21.11.39 av tyskarna till Swinemünde, frigavs efter 3 veckor och låg över julen i Trelleborg,varunder hon såldes till Rexbolaget. - 9.2.40 kolliderade Nämndö kl 01.20 i konvoj i mörker 7′ost Seaham Harbour på Englands ostkust med ss P.L.M.27 av Rouen på 3527 brton, tillhörig Soc.Anon, des Chemins de Fer, varvid nämndö fick svåra stäv-och bogskador och fick återgå till Tyne för rep. Fransmannen fick svåra skador midskepps STB. (Fransmannen var väjningsskyldig.) - 21.9.41 på resa Luleå -Rotterdam med malmlast rammades Nämndö i konvoj kl 22.50 vid Hook van Holland av ss Dora oldendorf av Lübeck och fick omfattande skador på STB låring men kunde fortsätta resan . - 31.5.42 gick Nämndö i samma konvoj som Värmdö då deras konvoj anfölls av engelskt bombflyg. (Se Värmdö 31.5.42) - 16.3.44, befh Ragnar Coster,Strömstad, bärgade Nämndö i ostlig snöstorm i Fehmarn Bält två överlevande på en flotte från minsprängda 3-mastskonerten Mary Lass av Tuborg på 197 brton . För att få flotten i lä måste Nämndö gå ut ur den minsvepta leden .Mary Lass befh o 2 man hade följt med i djupet. De två räddade fördes till sjukhus i Malmö - Kapten Coster tilldelades i jan 46 genom KK 1945 års belöning ur Emile Robins fond.

KARLSHAMN 12.8.44

SKROVET SKADAT AV SJUNKBOMBSEXPLOSIONER PÅ UTGÅENDE FRÅN COLOMBO.

Journal

Lör 12.8.44 kl 16.45 under lots ledning avgått från Colombo. Lämnat lotsen i hamninloppet 16.55. Ett stort antal fartyg lämnade samtidigt hamnen och redden för att formera konvoj och gick genom den svepta rännan undereskort av 4 korvetter. På vägen genom rännan fällde dessa korvetter då och då sjunkbomber,ibland endast något 100-tal meter från fartygssidan,förorsakande kraftiga chocker i skrovet. Kl 18.30 lämnade Afrikadestinerade fartyg konvojen vid minledens angöringsboj.

ss Karlshamn 3.9.45

Orvar N.Carlsson
1e styrman

N.N.Nyberg
Befh

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat Karlshamn vid Oscarshamns varv den 19.9.45.
Bordläggningen: 8 plåtar BB förnyas, 13 riktas,8 omnitas.
16 långspant riktas och 23 spant omnitas.
Om STB förnyas 3 plåtar,4 riktas,4 nitas,7 långspant riktas och 10 långspant omnitas.Ny garnering i rum I.Ny rännstenscement.
Övrigt: 4 plåtar förnyas i taket till tank I där bottencementen förnyas.
Lösa naglar och bultar i maskin drages eller omnitas.
Nya dävertar uppsättas STB och BB.
Kostnad 113.875:-
Karlshamn reparerade i Oscarshamn 19.9- 18.10.45

Assurans

Rederiets sluträkning till SKN 16.3.46 = 170.896:10
SKN 28.3.46 till rederiet 89081:03
SKN 28.3.46 till SÅAF för besiktning 1402:40
SKN 1.10.46 lösen av dispache 3195:-
SKN 1.11.46 till rederiet 25970:- för propellerskada då fartyget den I.4.43 på utgående från Calcutta u. mörkläggning kolliderade med en pontonbrygga.

Eget

Historik

Se 2.8.43

Övriga krigshaverier: 26.9.42 Flygtorpederad vid Suez men torpeden exploderade inte.

ERNA 16.8.44

BOMBSKADAD VID RENDSBURG I KAISER WILHELMKANALEN - LÄCK, MOTORN SKADAD.

Brev till Förskäkr.AB Öresund i Malmö 30.8.44

Härmed intyga undertecknad befälhavare och en man å motorskonaren Erna av Ulebergshamn att under resan från Åhus i barlast till Hamburg: Ons 16.8.kl 23.30 blevo vi stoppade i Rendsburg på grund av flyglarm.Omedelbart efter förtöjningen inträffade ett bombnedslag i kanalen c:a 30 meter från fartyget.Trycket var så kraftigt att fartyget lyftes i vattnet.Därefter krängde och slet fartyget så hårt i förtöjningarna att två trossar och en pollare knäcktes,samt slog splitter in två bräder av brädgången.Vid undersökning visade det sig att drev hade utdragits ur en del nåt.Dreven robbades in i båten samt spikades fast i förhydningen. Fre 18.8 kl 10 startades motorn.Det förmärktes då att motorn stod lös och skakade rätt hårt så att vi fick köra med mindre varvtal. Resan fortsattes och ankom till Hamburg lör 19.8 - Mån 28.8 kl 07 började lastningen och blevo lastade kl 13.30. Omedelbart efter lastningen pejlades pumparna och då visade det sig att fartyget var läck.Under gång pumpade länspumpen å motorn. Vid ett dygns stopp i Stora Bält pumpade vi c:a 3200 liter vatten. Därefter fortsattes resan till och ankom till Skillinge den 30.8 kl 12. I skillinge ha vi pumpat c:a 6000 liter vatten.

Skillinge 30.8 44

H.Wikström

Befh

Besättning

Skeppare H.Wikström och en bästeman.Jungman Torsten Johansson avmönstrat i Fiskebäckskil.

Intyg

U-tecknad har av kapten K.Wikström å m/segl Erna av Ulebergshamn blivit anmodade att yttra oss om fartygets sjövärdighet att från Skillinge avgå tom till Fiskebäckskil, i och för reparation. Fartyget hade på utresan till Hamburg för lastning av koks till Skillinge gått läck i Kaiser Wilhelmkanalen till följd av bombning. Läckaget hade under resan till Skillinge och under lossningen varit avsevärt.Vid vår undersökning ombord sedan lasten utlossats har fastställts att läckaget är helt obetydligt.
Vi förklara att fartyget är sjövärdigt att avgå tomt till Fiskebäckskil

Intyga, Skillinge 30.8.44

B.Lenander — Kustuppsyningsman

Ernst Johansson — Hamnmästare

============

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger 23.9.44 besiktigat vid Lyckans slip i Fiskebäckskil.

ERNA 16.8.44

Bordläggningen överkänd och driven där så erfordeligt.Ny förhydningsplåt insättes med ekspik sedan bordläggningen tjärats. 3 nya plankor insättas i bordläggningen.
Däcket: Alla nåt överkännes, drivas och beckas.STB brädgång uppriktas & förnyas delvis. En pållare STB förut förnyas.En grästross förnyas 50 meter lång 4½".
Inredningen: 4 fönstergals förnyas, 4 ramar repareras.
Huvudmotorn: En Seffle 125 FV, ny 1934. Vevhuset spräckt på 2 ställen. Vevhuset måste förnyas. Hela motorn isärtages.Vevaxeln undersöks i svarv. Båda kilarna till svänghjulet förnyas. Propelleraxeln drages för besiktning. Motorn hopsättes, justeras,monteras & provköres.
Bränsletanken: (500 liter): Helt trasig. Ny tank levereras av Kungshamns Mekaniska i Gravarne för 325:-
Bottenmålning 2 ggr.
Kostnad 9550:78
Erna kom till Fiskebäckskil 14.9, slitogs 5.10, sjösattes åter 2.11 44
Tidsödande drivningsarbete eftersom hela botten måste överkännas.Först 22.11.44 avgick Erna från varvet.
Till reparationen åtgick 1152 kg galvaniserad plåt, 5600 plåtspikar, 135 kg drev, 148 kg beck och 48 kg tjära.
Drivningen tog sammanlagt 1522 arbetstimmar.Motorreparationen 845 timmar.
Befh och bästeman var kvar ombord hela tiden.

Assurans

SKN 31.1.45 till rederiet 8819:66 (Till Såaf för besiktning 400:-)

Egna noteringar

Historik

Motorgaleas på 95 brton byggd 1902 i Bandholm, Danmark av ek. (Ex Nanna, Maius Bay.) L.24,1 B. 6,2 Huvudredare skeppare Knut Alfred Wikström i Ulebergshamn. 150 ton DW 40 hkr Säfflemotor 1934. Ny 130 hkr motor 1948. Delägare var brodern skeppare Nils Hugo Wikström. Inköpt som Erna för 22000 kr den 21.2.44 vid auktion på Flenninge gästgivargård i Skåne. Erna hade då sedan i mars 1920 tillhört Adolf Reinhold Råwall i Råå,som då från A/S Dalken i Marstal inköpte Nanna av Thurö och gav henne namnet Erna. Ursprungligen byggd som 2-mastskonerten Maius Bay för W.Thornöe i Nykjöbing fick fartyget namnet Nanna 1909 vid försäljning till A.C.Friis i Marstal och var därefter 1914-20 hemma i Thurö med inalles 5 olika ägare. Ett tursamt fartyg utan stora haverier. Omkring 1950 deltog Erna några somrar i Islandsfisket. Hon mötte sitt öde fre 10.3.1961 på resa till Köpenhamn i barlast då hon kl 14.30 i tät tjocka SO Kronborgs slott i Norra Öresund rammades av DFD:s ms Alexandra på 1667 brton på ingående mot Köpenhamn med last

ERNA 16.8.44

av styckegods från Alexandria. Erna klövs till hälften,träffad midskepps varvid stormasten bräcktes och föll ner över Alexandras förskepp. Skeppare Kurt Alfred Wikström,45 år, klättrade direkt över till Alexandra medan hans bror Nils Wiggo, 40 år, som stått till ros, kom i vattnet då Erna sjönk 0,7′SO Kronborgs slott,mitt i segelleden Hälsingborg-Hälsingör. Han fiskades snabbt upp. Erna hade inte observerats på Alexandras radarskärm och då hon dök upp föröver i tjockan var en kollision oundviklig. Erna låg med masttoppen över ytan och utgjorde ett besvärligt himder för färjetrafiken varför hon sprängdes bort med dynamit.

[1] BLEKING 16-17.8.44

JUNGMAN DÖDAD AV TRE LUFTMINOR. TIO SVENSKA FARTYG SKADADE I STETTIN.

Rapport

I barlast i Stettins hamn natten till tors 17.8.44,liggande vid Ostkaie i Freihafen,bombskadats på skrov, rigg ochinventarier under en raid som började vid midnatt och pågick till kl 02. 5 ombv. Djupg F.3 meter,A.3 ms.

Crew list

Befh/redare Carl Johan Hedberg,Djupekås,Lister-Mjällby,f-01 (Sedan okt 37)
Bästeman Oscar Karlsson,Skogshagen,Hällevik,f-99 (20.7.44,t.sjöss 1914)
Kockjungman Ture Nilsson,Mörrum, f-20 - skadad
Jungman Gösta Jarl,Nosaby,Kristianstad län,f-25 (3 mån ombord,6 mån.t.sjös
Jungman Helge Torwald Lindström,Bråna,Karlshamn, 27.1.23

Rapport

Avgick Hälsingborg tis 15.8.44 i barlast till Stettin.Anlände dit ons 16.8 kl 18 och förtöjde vid ostkajen i frihamnen. Vid midnatt natten till den 17.8 blåstes flyglarm varefter det mellan kl 00.00 och 01.00den 17.8 regnade spräng-brand- och lysbomber. Ett par av dessa föll ombord och ett 30-tal på kajen inom ett par meters avstånd från fartygetnsamt en mångfald i sjön å fartygets BBBesida. De bomber som föll i sjön skakade fartyget våldsamt.På kajen ett 50-tal meter från fartyget föll 3 st luftminor och det var splitter och lufttrycket från dessa som orsakade skador på Bleking En av dessa minor torde även ha dödat jungman Helge Lindström som vid anfallets början sprungit iland, för att söka ta sig till ett skyddsrum. Han har förmodligen gjutit en ögonblicklig död. De få påträffade kvarlevorna efter honom hopsamlades av tysk militär och begravdes i en massgrav tillsammans med andra bomboffer. De bombervsom föll ombord anställde brand skador men bränderna släcktes snabbt av de ombordvarande. Om dessa hade sprungit iland torde fartyget ha övertänts och totalförstörts.En av brandbomberna träffade intill kabyssen varvid delar av bomben slog igenom skylightet och träffade kockjungmannen Ture Nilsson så svårt i ryggen och i bröstet att han måste föras till en förbandsplats.Jungman Gösta Jarl fick vid samma tillfälle splitterskador i ryggen men efter att ha blivit förbunden av läkare kunde han medfölja Bleking till Trelleborg och vidare till Karlshamn.Hans skador torde vara läkta inom de närmaste dagarna och någor framtida men torde inte uppstå. Bleking har skadats av brand,lufttryck och splitter och skadorna kommer att fastställas vid besiktning i Karlshamn där fartyget nu ligger. Det är meningen att sliptaga fartyget för reparation. Ture Nilsson kvarligger på sjukhus i Stettin.

Sölvesborg 24.8.44

Carl J.Hedberg

===================

BLEKING 16-17.8.44

Sjöförklaring i Sölvesborg på Rådhuset 28.8.44 kl 10.

Sakkunniga F.Fartygsinspektören A.Indebetou & hamnkapten G.E.Lundin.
För SKN advokat Nils Edvin Nilsson

Skeppare Hedberg: Lindström, när flyglarmet gick,troligtvis av rädsla eller självbevarelsedrift skyndat iland för att söka skydd,trots att han inte var särskilt orienterad i hamnområdet.Fartyget numera besiktigats av kapten Regnér på uppdrag av SKN.

Gösta Jarl & Oscar Karlsson: Viteordat att Lindström sprungit iland för att uppsöka ett skyddsrum då larmet gick. Jarl numera helt återställdx efter splitterskada i ryggen.

KK memorial 28.9.44

Fartyget skadades vid ett bombanfall av fientliga flygmaskiner över Tyskt territorium.

Ex officio
Bo Bergström

SCHADENSBESICHTIGUNGSATTEST 19.8.44 SKNEIII 315

Kapitän Konrad Möller,beedigter Sachverständiger der Handelskammer in Stettin, xxxxx hat om 19.8 in Reiherwerderhafen,Stettin Schaden besichtigt diedurch Kriegseinwirkung im Freihafem am Ostkai in der Nacht vom 16 zum 17.8.44 entstanden sind.Bei der besichtigung wurden folgenden Schäden,die vom Kapitän vorgeführt wurden,festgestellt:
An BB-Schanzkleid vom Vorsteven bis vorkante Luke I verschiedene einschlaglöcher durch Splitter. Aussenwand der Farbenkammer an BB durch Splitter durchschlagen. Am Vormast eine BB Vantschraube leicht beschädigt und unte unterhalb der Saling Splittereinschlag.Niedergang zum Mannschaftslogis Bullauge zerbrochen.Der Ofenschornstein des Mannschaftslogis durch Splitter beschädigt. Bugstag an BB durchschlagen.Das Fall für Fock- & Yager durchschlagen.Das Schonersegel am Vormast beschädigt sowie der Schonerbaum. Grossmast splitterbeschädigt, 2 hölzerne Segelbänder beschädigt. Am vorkante Kajütschott ist dei BB Reling nebst 2 Stützen verbogen.Das Oberlicht für Kombüse an BB Splitterbeschädigt.Auf der Hochdeck sind zwei Planken beschädigt. Am Ruderhaus sind sämtliche Fensterscheiben zerbrochen und die Aussenwand und Tür beschädigt. Der Rettungsring und der hölzerne Landgang sind beschädigt. Das Rettungsboot ist an einer stelle durchschlagen. Die Besandirk aus Draht ist gebrochen. Das Toppsegel ist im Ruderhaus Splitterbeschädigt.Im Kartenhaus sind der Heizkörper losgerissen und die Lampe beschädigt. Im Mannschafstlogis sind 2 Türen eingedrückt . In der Steuermannskammer unf Kombüse sind die Bullaugen zerbrochen. Die Lampe in der Kajüte ist beschädigt. Die elektrische Anlage ist betriebsunfähig und müss überholt xx werden.Durch Bombeneinschlag im Wasser wurde

BLEKING 16-17.8.44

das Schiff aufgehoben und seitwärts gegen die Kaimauer geschlagen.
Sichtbare Schäden sind nicht vorhanden aber eindockung ist notwendig.
Das Schiff war in allen Teilen dicht.Bedenken für die ausreise mit einer
Kohlenladung nach Schweden bestehen nicht.

Stettin 19.8.44

Konrad Möller.

SKADESPECIFIKATION

Bleking kom till Karlshamn kl 09 den 23.8.44 från Trelleborg och besiktigades lör 26.8 av B.Ringnér.

Bordläggningen: Bucklor riktas på plats , ett spant BB omnitas.
Brädgången BB: 2 plåtar kapas & förnyas,2 plåtar riktas liksom 3 stöttor.
Färgskåpet: En buckla riktas,lamphållare och kupa förnyas.
Skansen: 2 dörrkarmar repareras,gångjärnen riktas,2 skåpdörrsreglar förnyas
Kaminröret och en 10'' glasventil förnyas.
Kabyssen: Spisen förnyas, en ny glasventil 10'', 2 skylightplåtar förnyas.
Styrmans hytt: Ny glasventil 10''.
Salongen: Dörren av ek förnyas.
Styrhytten: 8 nya glasrutor,5 dubbla masonitskivor förnyas 1000x430x60mm
En dörr lagas med nytt lås.2 dörrkarmar förnyas 1900x90x60
En list förnyas 1100x 50, 2 galvaniserade plåtar förnyas 2X1 resp 3x1
meter.Värmelementet repareras.En el.lampa med kupa förnyas.
Poopdäck: 2 däcksplankor förnyas på 3 resp.2 meters längd.
Landgången och aktre lanternhuset repareras,1 livboj omklädes.
Livbåten: 2 bord förnyas c:a 2000 x6''.
Master & Rigg: Här förnyas BB bogstagwire, wiren till topplanternan,
mesandirkens wire,klofallet till gaffeln,1 ankarspelskapell,
3 segelkapell,stortoppseglet 8 meter duk, mesanseglet 12 meter
duk, jagare 10 ms duk, klyvare 5 ms duk,gaffelfocken 6
ms inkl 22 meter lik och en mastlitsa,4 luckpresenningar 6x5 ms,
nytt plattjärn 2000x50x6 till gäckstaget och en släpare i fockgaffelns klo.Rispa i fockmasten slätas till.Fockgaffeln och fock
bommen splitterskadade.
El.ledningar repareras.
Motorn isärtages för översyn.Propelleraxeln drages för besiktning.
Repararet vid Karlshamns varv 28.8-12.9.44
Kostnad: 10675 kr.

Motorskada upptäckt

N.E.Kihlbom,SÅAF,Malmö,upplyste 11.9.44 SKN att det vid öppnandet av motorn visat sig att en cylinder med kolv var spräckt.(En 5 cm lång spricka i kolven på aktre cylindern)Bleking måste kvarligga vid varvet efter 12.9

BLEKING 16-17.8.44

i väntan på leverans av en ny cylimder. Magistratsbesitningsman A.Indebetou i Sölvesborg konstaterat 9.9 att " skadan enligt min åsikt ej kunnat förorsakas av bombsplitter eftersom ingen yttreb påverkan finns på cylimdern eller i motorrummet."

Assurans

Rederiets räkning till SKN,daterad Sölvesborg 31.10.44,islutat på 12014:7 I summan ingår RM 97:- (kr 129:37) i trimningskostnader i Stettin.Hjälp hade måst anlitas från land för trimning av lasten eftersom en man av besättningen dödats och en förts till sjukhus svårt skadad.
SKN 12.9.44 ersatt assuransdirektör Kihlbom ,Malmö, med 320:30 för besiktnin
SKN 11.12 44 till rederiet 10567:69

70 % av Stettin totalförstört av bomber Eget

Brittiska Flygministeriet meddelade 17.8 att 1200 Lancaster & Halifaxplan är Bomber Command natten till 17.8 angripit Königsberg,Dessau,Stettin och Kiel.461 plan fällde över Stettin bl.a 7000 tunga brandbomber och stora mängders seriekopplade minbomber. OKW meddelade 17.8 att :"In der Nacht führten britische Bomber Terrorangriffe gegen Stettin und Kiel.In der Altstadt von Stettin enstanden grössers Schäden .Die Bevölkerung hatte verluste. Durch Luftverteidigungskräfte wurden 49 feindliche Flugzeuge vernichtet." Natten till den 30.8 återkom Bomber Command till Stettin och fällde 1341 ton sprängbomber,samtidigt som andra förband med 492 ton brandbomber ödelade Königsbergs medeltida stadskärna.Rökmassorna över Stettn steg till 5000 meters höjd. Stettin hade under kriget 314 flyglarm och utstod 27 stora bombraider som totalförstörde 70% av bebyggelsen inkulsive der Altstadt med bebyggelse från 1300-talet fram till 1721 i vars centrum stadens största kyrka St.Jacobi brann som en fackla.

Redan den första storraiden mot Stettin 21.4.43 gjorde 25000 hemlösa och skadade eller förstörde 3223 byggnader.400 civila dödades,300 skadades svårt. Vid Raiden 17.8.44 var luftvärnet nertystat redan efter 10 minuter.Hela Freihafen med kajer,kranar,elverk och magasin totalförstördes och förutom Bleking skadades 9 andra svenska fartyg. Ett 30-tal bomber kreverade runt om Bleking kl 00.20 och helveteslarmet då bombmattorna slog ner var öronbedövande,luften så tjock av murbruksdamm och rök att det knappt gick att andas. De 2 skadade jungmännen i kabyssen kunde inte undsättas förrän vid 01-tiden.Jungman Lindström och en tysk tullvakt som sökt skydd i en vagn på ett godståg som stod på kajen förintades och endast rester påträffades i bråten efter anfallet."Det var bara sjömansboken kvar av honom." En Rödakorspatrull bar efter anfallet iland den medvetslösa ochsvårt blödande jungman Ture Nilsson till en förbandsplats där 100-tals sårade låg i långa rader på marken bland 100-tals döda.Efter

BLEKING 16-17.8.44

att ha förbundits och fått blodtransfusion fraktades Nilsson vidare till ett lasarett, medan jungman Gös ta Jarl efter att ha förbyndits kunde återvända ombord. I Gryningen fick Bleking order att omedelbart gå till Reiherwerderhafen där kollastsedan intogs under provisoriska förhållanden med hjälp av tvångsarbetare i fångkläder som lämpade lasten för hand. Jungman Jarl kunde inte arbeta och skeppare Hedberg var2 man kort på hemresan. Illa åtgången kom Bleking till Trelleborg natten till den 23.8 för lossning - I Stettins hamn sänktes 17.8 ss Artushof av Stettin på 1478 brton byggd 1920,ss Otto Alfred Müller på 1390 brton byggd 1935,ss Rügenwalde av Stolpmünde p å 152 ton byggd 1881 och ss Swinemünde av Swinemünde på 225 ton byggd 1891. 2-mastskonerten Gamma av Köpenhamn på 137 ton skadades i Freihafen av splitter,lufttryck och en tung brandbomb som satte förskeppet i brand. Förutom Bleking skadades 9 andra svenska fartyg mer eller mindre.

STETTINRAIDEN ORSAK TILL SJÖFARTSSTOPP

Bombterrorn över Tyskland ökade i augusti 1944 i omfattning från dag till dag. Praktiskt taget utan motstånd flög amerikanska och brittiska bombförband sina uppdrag med urverksprecision.Den 19.8 fällde 1000 brittiska plan 150.000 brandbomber över Kiel och den 26.8 kom en ny bombarmade och fällde 1700 ton sprängbomber över Kiel som mer liknade ett månlandskap än en stad. Den 20.8 meddelade Statens Krigsförsäkringsnämnd Sveriges Redareföreing att inga försäkringar längre kunde utbetalas för fartyg i trafik på tyska hamnar.Detta innebar i praktiken ett totalt stopp för all svensk sjöfart på tyska hamnar. Då Hallandsbolagets Gripen den 24.8 skulle avgå från Göteborg till tysk hamn vägrade besättningen att medfölja och befh kunde inte få något ersättningsfolk från Sjömansförmedlingen. Ingen ville längre ta dessa vanvettiga risker. DEn 27.8 anlöpte ss Inga av Lovisa Trelleborg på resa från Köpenhamn till Stettin och befh och 5 man lämnade fartyget eftersom de ansåg det vara självmord att gå till Stettin. Efter den 20.8 började svenska fartyg läggas upp i de svenska hamnarna i avvaktan på ett slut på kriget. Detta totala sjöfartsstopp på Tyskland kom att gälla fram till kapitulationen den 9.5.45.

HISTORIK

3-mastad motorskonert på 170 brton byggd 1937 vid Sölvesborgs varv av stål L 32 B.7 Ägd & förd av skeppare Carl Johan Hedberg i Djupekås.Sjösatt den 18.8.,lev 9.10.37.Systerfartyg till bl.a Gullan.270 ton dw.I stort sett likadan som Ulla (Se 27.4.44).2cyl. 150 hkr June Munktellmotor ,liksom propellern direktmanövrerad från styrhytten.2 stora rum med 2 luckor.Maierformat skrov med kryssarakter.All inredning i poopen.Styrhus på akterkant av poopdäck eftersom mesanmasten med winsch upptog förliga delen av däcket. Nybyggnadspris 1937 c:a 100.000 kr. 1.10.41 i Värtahamnen,Sthlm påseglades Bleking akterifrån av M/T Soya II och fick livbåten krossad.Sommaren 1951

BLEKING 16-17.8.44

omriggades Bleking vid Falkenbergs varv så att hon fick endast 2 master mot tidigare 3.Stormasten midskepps togs bort.Samtidigt förlängdes skrovet 7 meter och DW-tonnaget ökade från 225 till 325 ton.-I dec 1958 såldes hon för 2450000 kr till ett partrederi i Falkenberg med tandläkare Allan Hansson som huvudredare och omdöptes till Margareta.I mars 1962 blev Hansson ensamägare och fartygets nman förlängdes till Margareta H.

2) BERTIL 16-17.8.44

SPLITTERSKADAD I STETTIN UNDER R.A.F-RAID SOM SKADADE TIO SVENSKA FARTYG

Journal

Ons 16.8.44 kl 20 i Stettin avgång beställd till kl 06.30 torsdag destinerad till Trelleborg för order med last av 1264 ton kol.

Tors 17.8 vid midnatt utsattes hamnen för ett svårt flyganfall varvid bomber slog ner omkring fartyget och anställde skador ombord .Bryggan,kompasser, telefon, skorstenen och donkeyskorstenen ramponerades jämte div. andra skador. Efter anfallet spärrades hamnen för all trafik och avgången måste uppskjutas tills vidare. Besiktning ägt rum vid Ostkai i Freihafen på e.m och sjövärdighetsattest utfärdats av expert.

Lör 19.8 kl 15.40 avgått från Stettin med lots ombord.

Sön 20.8 kl 20.15 ankrat på Trelleborgs redd och erhållit order fortsätta till Göteborg för lossning.

Mån 21.8 04.25 lättat ankar och fortsatt resan.Anlöpt Malmö 09.15 och fått ny kompass ombord för att kunna fortsätta till Göteborg.Avgått 13.40.

Tis 22.8 kl 11.45 anlänt till Gasverket i Göteborg.

O.Andersson
1e styrman

Göteborg 22.8.44
M.Smith
Befh

Redaren till SKN i brev,Malmö 22.8.44

...Likaså blev fartyget utsatt för våldsam skakning och anse vi det rådligast att inta ångaren i torrdocka i och för besiktning.Ångaren beräknas vara utlossad imorgonkväll eller torsdag morgon.

SCHADENFESTSTELLUNGSATTEST

Kapitän Konrad Möller,Stettin, besiktigat kl 12 den 17.8.44 i Freihafen.

Kommandobrücke: Teakholzbrückenverkleidung an beiden Nocken u. in der mitte beschädigt.Eingangstür zum Brückenhaus an BB Holzfüllung u. Fenster zerbrochen. An 6 Fenstern im Brückenhaus Glas zerbrochen u. ein Rahmen beschädigt.

Kapitänszimmer: Am Eingangstür Rahmenfüllung und Schloss beschädigt. Kartentisch u. Kartenschrank leicht beschädigt.Uhr von der Wand gefallen und beschädigt.

Radio - & Telefonraum: Telefonanlage beschädigt,einzelne Teile von der Wand losgerissen, ein Fenster zerbrochen,Einrichtung leicht beschädigt,an dem Eingangsrahmen Füllung & Scloss beschädigt.

Brückenhaus: Holz Rückwand beschädigt.Leiter zum Brückenhausdeck aus Holz beschädigt.Funkpeilrahmenantenne beschädigt.Die Kompasse im Ruderhaus und auf dem Brückenhausdeck sind heruntergefallen u . beschädigt.

forts

BERTIL 16-17.8.44

Rettungsboot an BB durch Splitter an mehreren Stellen beschädigt.
Arbeitsboot an BB an einen Stelle beschädigt.
Rettungsfloss: Auf achterdeck,eine Holzleiste splitterbeschädigt.
Schornstein & Donkeyschornstein: Viele Splitterlöcher.
Inventarkiste an BB achterdeck: 2 Bretter beschädigt.
Ein Relingsstützen an BB achterdeck leicht beschädigt.
Türschlösser am Maschinenniedergang beschädigt. BB
Klosetttür an BB und STB unter der Kommandobrücke beschädigt.
Lampen- & Farbenkammer,BB aussenschott durch Splitter an einer stelle beschäc
Am Grossmast ist eine Eiserne Leiter in halber Masthöhe beschädigt.
Am Luke 2 sind ein Lukendeckel u. 2 Persenninge splitterbeschädigte.
Am Niedergang auf der Back Türschloss beschädigt.
Eine Scheibe in Kajütenoberlicht beschädigt.
In Kajüte u, Kapitänszimmer sind je eine Lampenglocke u. ein Zylinder gebrochen. Ein festmachedraht u. 90 Faden länge ist gebrochen.
(BB Rettungsboot mit Bordmitteln in einen Seefähigen zustand gebracht.)

Crew List

Befh M.Smith
1e styrman O.Andersson
2e styman E.Ek
Chief C.Svanberg
2e maskinist O.Rosvall
Stuert O.Svanberg
Kock O.Andersson
Matros H.Johansson
Matros A.Engström
Lättmatros A.Enkel
Jungman B.Björkamm
Smörjare O.Hansson
Eldare T.Månsson
Eldare G.Karlsson
Eldare A.Olsson
Maskinelev G.Johansson

Besiktningsinstrument

Ing.Allan Zander besiktigat Bertil 28.8.44 i docka vid Hälsingborgs varv, dit fartyget kommit i barlast efter lossning i Göteborg.

Kommandobryggan: Teakbarriären splitterskadad på 12 meters längd runt bryggan och ledstången spräckt på flera ställen. Järnbarriären med stöttor måste uppriktas.Frontskottet ovanför barriären delvis spräckt och sönderslaget inkl ramar och 6 fönsterglas - måste nedtagas och repareras. Ny skjutdörr om BB, STB dörr lagas. Nakterhuset svårt bucklat och lösslaget,kompassen med teakstativ svårt skadad, standardkompassen repareras med nytt stativ,akterskottet till styrmaskinshuset som bockats akteröver av lufttrycket repareras, lejdaren på akterkant utvändigt förnyas,flaggskåpet på förkant av skottet repareras.Navigationshytten om STB fått skottet skräckt,hela navigationshytten lossnat från däck -repareras med soffa, kartbord,panel etc Ny korkmatta. 1 nytt lampglas.Lanternställningarna rep

BERTIL 16-17.8.44

Radiopejlapparaten: Ny ring å antennen,ett nytt stag,nya ledningar.
Hytt BB för radiotelefon å bryggan: Hela hytten skräckts,skotten buktats o spräckts av tryckvågorna.Skotten uppriktas, panel repareras, ett nytt fönster,ny korkmatta 2½ kvms, bord med lådor & medicinskåpet repareras,hela anläggningen för trådlös telefon som ramlat ner och fått ledningarna avslitna repareras.
Bryggdäck:(Poopbryggan): 20 löpmeter däck drives å poopens förkant.
Nya dörrlås till lampskåp, färgskåp,maskinkapps -ch eldrumsdörrarna som ryckt upp av tryckvågorna.1 barriärstötta förnyas.
WC STB förut på bryggdäck:Det spräckta sidoskottet uppriktas,panel repareras,ny dörr,sitsen till wc-skålen repareras.
WC BB förut på bryggdäck: Ytterskottet,splitterskadat och bänt på utsidan, förnyas 145x2050 i spåntade bräder,nya gångjärn & lås till dörren,spolröret repareras, 2 barriärstöttor riktas.
Färgskåpet BB:(Förut på bryggdäck) Ett hål i skottet svetsas.
Förrådslår BB å bryggdäck: Nytt lock med nya gångjärn.
Lodapparaten: Nytt teakkapell
Akterflotten på bryggdäck: 1 fat förnyas, 5 fat provas, trävirke lagas.
BB livbåt: 5 bord förnyas ,akterstäven lagas,splitterhål i 2 tankar lagas, nytt segeldukskapell,nya kapell till segel & mast, förseglet lagas med 2 nya dukar,surrningarna lagas.
Arbetsbåten: Ett genomslaget bord sprunsas.
Skorstenen: Ilandtages, svårt skadad med en mängd splitterhål -repareras.
Donkeyskorstenen:svårt splitterskadad,nedtages, förnyas delvis.
Ventilglas: nya glas i 2e styrmans och kockens hytter, 2 nya glas i salong skylightet.
Diverse: Akterflaggan söndertrasad, förnyas.
Nya lampkupor i salongen,befh hytt, 1e & 2e styrmännens hytter och i stuerts hytt. Ny lampa i tvättrummet.Ny duschtermometer.
Förtöjningswires: 90 famnar wires som sprängts på 2 ställen förnyas
Bordläggningen: 5 plåtar BB bucklats mot kajen,2 av dem förnyas,3 riktas 6 spant riktas.(Skadorna över vl)
Förmasten: Splitterskada å förtoppen avputsas.
Aktermasten: En avsliten lejdare förnyas på 1½ meters längd.Lanternorna repareras inkl ledningar, 4 flagglinor förnyas.
Maskin: Samtliga BV inslipas och hoppackas åter. Bultar dragas i bäddarna.

Fartyget indockat kl 08 25.8- utdockat 2.9 efter att ha legat kvar dockad eftersom ingen annan plats fanns vid varvet. Personalbrist p.g av inkallelser försenat reparationerna till 23.9. Fartyget därefter upplagt p.g av sjöfartsstoppet på Tyskland.

=======

BERTIL 16-17.8 44

Assurans

Rederxiets generalräkning till SKN slutat på 23656:63 inkl hyror mm

SKN 25.10.44 till SÅAF 405:55 för besiktning.
SKN 27.1944 till rederiet 22429:01
SKN 13.11.44 till rederiet för sjövärdighetsattest i Stettin 197:77.

Detaljer om Raiden Eget

Se Bleking 16-17.8.44

Historik

Laståangare på 967 brton byggd 1903 vid Goole Shipbuilding Co i Goole av stål. (Ex RognBorna,Material,Sune) L.60,1 B.9.8 Tillhörig Nils Olof Malmstörm i Malmö.Inköpt jan 1933 av korkhandlare Karl Olof Malmström,Malmö som Bertil från red.AB Bertil i likvidation i Malmö. Han avled våren 36 och efterträddes av sonen. "Bakladdare" med back, 4 luckor, 2 master, 4 bommar, 400 ihkr triplemaskin från G.T.Grey i South Shields.1400 ton dw. Byggd som Sune 1903 för skeppsredare G.Th.Schéle i Halmstad men såld till Norge 1915.Återköpt till Sverige som Rogn av red AB Bertil 1928. Bertil är förmodligen det enda svenska fartyg som har påkörts av ett tåg i full fart.Det inträffade i Stettin tis 23.2.43 kl 15.30 då fartyget lastade kol vid kaj. Ett felväxlat godståg körde i full fart genom en stoppbom till ett spår ledande vinkelrätt mot kajen och fortsatte rakt mot Bertils STB-sida. Hamnarbetare och besättning hann sätta sig i säkerhet innan 4 vagnar vid kollisionen kastades upp på däcket.Brädgången krossades,stormasten bröts med söndertrasad rigg över åt BB , 3ans lastbom bräcktes, luftrör bröts av, förtöjningswirar sprängdes mm och lastningen försenades i flera dygn. - Nyårsafton 1951 på resa Kotka-Leith med rumd- & däckslast av 410 stds trävaror var Bertil mycket nära att gå under i SW orkanartade storm ute på Nordsjön,c:a 150 naut.mil OSO Aberdeen efter att i den grova överbrytande sjön ha fått däckslastförskjutning och 25° STB slagsida. Genom att lägga ridret midskepps och köra halv back i maskin kunde haveristens läggas att möta sjöarna med STB låring.Poopens frontskott slogs in kl 18.15 och bryggan ramponerades svårt varvid 2 man var nära att spolas överbord. Dörrar slogs in och hytter vattenfylldes. Hela bryggan hade blivit tryckt akteröver och roderkättingen utsattes för stora påfrestningar och utsträcktes avsevärt varför en del länkar måste borttagas. Vid 21-tiden lydde fartyget inte längre rodret men det var omöjligt att undersöka var felet låg och hela natten drev fartyget redlöst tvärs sjön med tidvid 40° slagsida. Vädret förbättrades något på nyårsdagen och det befanns att roderstocken bräckts av. Radiotelefonen var förstörd och hela nyårsdagen gick

BERTIL 16-17.8.44

utan att något fartyg observerade nödbloss och morsesignaler med lampa. Kl 03 den 2.1 (-52) erhölls morsekontakt med Rexbolagets ss Muskö på 3607 brton på resa Oxelösund-Middlesbrough med malmlast som sökte sätta ut en livbåt men den blev hängande i aktertaljan och slogs sönder mot fartygssid an och en norsk matros föll överbord medan 2 andra lyckades äntra ombord igen på fånglinorna. Muskös 1e styrman Anders Lennart Mattisson,Malmö,32 år, kastade sig överbord iförd flytväst och med en livboj med ljus fäst i en lina till Muskö och kunde efter en simtur på 300 meter fånga in den nor ske matrosen,som även han hade en livboj med ljus som vägledde Mattisson. Ombord på Bertil förstod man att något hänt då Muskös sönderslagna livbåt kom drivande förbi med kölen i vädret. Stelnade av köld hissades de två nödställda ombord på Muskö varvid de slog våldsamt i fartygssidan i sjöhäv ningen. Mattisson var nära att drunkna men kunde få in en hand och en fot i en utslängd stormlejdare som dansade förbi och halades upp hängande upp och ner. -Kl 09.30 lyckades ett nytt försök att få över bogserkabel till Bertil .Denna kopplades till Bertils ankarkätting och genom hårt arbete ha de Bertils folk lyckats lämpa det mest av däckslasten överbord så att slag sidan minskat avsevärt. I tilltagande storm blev bogseringen av det man-överodugliga fartyget mycket dramatisk och besvärlig . Den 3.1 gjordes så gott som ingen framfart alls. Den 5.1 kl 15 passerades Bass Rock och kl 20 ankrade fartygen utanför Leith. den 6.1 kl 02.10 med hjälp av 2 bog-serbåtar var Bertil införd till Edinburgh Dock i Leith. Muskö fortsatte sin resa. Bertil fick ligga för reparation i Leith till 26.2.52 då hon av-gick till Methil för lastning. Styrman Mattisson kom 12.1 med flyg till Malmö för att fortsätta sina studier vid navigationsskolan i och för kaptens Examen. - Hösten 1955 gick Bertil ur Malmströmssläktens ägo,såld till red AB Iwar (Ture Hillerström) i Malmö för 100.000 kr.Efter att ha gått ett år som Bolmen såldes ångaren i mars 56 till Red.A/G Robert Bornhofen i Ham burg för 200.000 kr och övertogs i Hälsingborg där hon legat upplagd i 6 månader. 1957 såldes hon med namnet Charlotte Schmidt till Schulte & Bruns i Hamburg och fick namnet Nesserland. I mars 1959 gick hon till nedskrotning såld till Josef Klein i Leer.

3)

MALVA 16-17.8.44

BOMBSKADAD I STETTIN VID R.A.F-RAID UNDER VILKEN TIO SVENSKA FARTYG SKADADES

Journal

Mån 14.8.44 kl 16 anlänt till Stettin och förtöjt i Freihafen i väntan på last.

Ons 16.8 kl 12.30 börjat lasta briketter och hållit på därmed till kl 20 då arbetet upphörde för dagen i brist på last. Kl 23.30 flyglarm. Besättningen sökt skydd i skyddsrum.Ett förödelseläggande anfall med spräng - och brandbomber över hamnen och staden.

Tors 17.8 kl 00.10 flyganfallet över och besättningen återvänt ombord. Under dagen verkställt besiktning av skadorna ombord, vållade av lufttrycket vid bombexplosionerna och splitter. Kl 18.30 förhalat föröver utsidan av ss Nautic för att undvika brandfaran från brinnande järnvägsvagnar med briketter. Följande skador konstaterats.
Bryggbarriären BB sönderslagen, båtdäck skadat STB vid lejdaren,dörr till kajutan skadad, BB livbåt skadad, taljorna till båten avslitna och 2 block sönderslagna, antennen till radiopejlen skadad, lejdaren till båtdäck BB tillstukad och lossryckt, Svinryggen BB å backen intryckt av stockankaret, kronometern skada, standardkompassens glasruta krossad.
I inredningen har en skåpdörr i karthytten skadats, en ventil i kabyssen spräckts, en ventil i förrådet STB spräckts och en bokhylla slagits lsso.

Fre 18.8 kl 14.30 fått order att komplettera lasten vid Hedwigshütte.Förhalat 16.45 från Frihamnen till Hedwigshütte.Förtöjt 17.35 i väntan på last.

Lör 19.8 börjat lasta 00.30.Kl 03 lastade .Avgått 09.30 med lots ombord. Anlänt Swinemünde 13.50, och förtöjt då farleden var spärrad för minsvepning. Avgått 21.50. Lämnat lotsen 22.50 och ankrat på redden i väntan på dagsljus.

Sön 20.8 lättat ankar 08 och fortsatt resan. Kl 23.30 ankrat på Malmö redd.

Mån 21.8 0620 fått lots, lättatooch gått in till Malmö.Förtöjt 07.15 i varvsbassängen.

ss Malva 21.8.44

Gustaf R.Bagge — 1e styrman
Joel Nilsson — 2e styrman
S.A.Larsson — Befh

Brev från befh till Henckel & Schanders rederi.

(Citerat i ett brev från rederiet till SKN,Gtbg 25.8.44:)
"Härmed får jag vördsamt lämna Eder en redogörelse över bombanfallet över Stettins hamnområde och närliggande stadsdelar natten till den 17.8.44.
Kl 23.30 den 16.8 började bombanfallet över frihamnen,Danzighafen och närliggande stadsdelar. Alla hyreshus och magasin blevo önderbombade och ner-

MALVA 16-17.8.44

brända,i synnerhet de som låg vid frihamnen. Sju tyska och 2 finska ångare blevo förstörda,däribland finska ss Ariel som brinnande bogserades ut och sattes på land utanför frihamnen. Ett dansk segelfartyg blev satt i brandoch ett okänt antal läktare sänktes på floden och i hamnen.. Om fartyg blevo bombade eller förstörda i andra delar av Stettin känner jag ej till.Stora skador anställdes å järnvägsspår och hela tågsätt med kol och briketter sattes i brand. Kraftstationen för de elektriska och hydrauliska kranarna övertändes.Alla husen utefter Bollwerk jämnades med marken och däribland var svenska kyrkan och konsulatet. En jungman från motorskonerten Bleking dödades då han var på väg till skyddsrum. Ombord i Malva måste vi förhala utsidan ss Nautic som låg längre ut från kajen, detta för att undvika att bli satta i brand av hettan och gnistregnet från de brinnande brikettvagnarna som antänts av brandbomber. Vi försökte släcka en del av elden i de närmaste vagnarna men misslyckades. ss Malva erhöll en del splitterskador.Hamnen var spärrad och sjöfarten på floden ner till Swinemünde stoppad till på fre. 18.8 på f.m då vi förhalade ner till Gotslow för att komplettera lasten. Sjöfarten utanför Swinemünde blev ej fri förrän söndag morgon 20.8 då vi fortsatte resan.

Högaktningsfullt
S.A.Larsson

(Om raiden se även sammanfattning på Bleking 16.8.44)

SCHADENSFESTSTEKKUNGSATTEST

Kapitän Konrad Möller,beedigter Sachverständiger,besiktigat i Stettin 17.8.44 vid Ostkai i Stettiner Freihafen från kl 14 i sällskap med befh Folgende Schäden durch Kriegseinwirkung festgestellt:
Das Brückenschanzkleid an der BB -nock ist beschädigt.
Die Kartenhaus Seitenwand an STB ist nach aussen gedrückt.
Vom Ruderhaus sind 5 Fensterscheiben zerbrochen.
2 Fenster zwischen Messe und Maschinenraum sind zerbrochen.
etc. (Samma skador som i journalutdraget.)

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger 26.8.44 besiktigat under lastning vid Masthuggskajen i Göteborg,då reparationer pågick sedan ett par dagar.Skadorna övervägande typiska splitterskador,
Bryggskärmen BB :repareras,varvid 1½ kvm träpanel förnyas. Ny dörr insätts till kajutan om STB. Skåpdörr och bokhylla i karthytten repareras.
Lotshytten: 4 kvm av skottet STB förnyas, inkl masonite och isolering
Båtdäck: BB lejdare till båtdäck förnyas av plattjärn.

forts

MALVA 16-17.8.44

BB livbåt: Kölen fastsättes,övre bordet STB förnyas,2 nya block till aktre däverten, 2 nya taljelöpare.
Pejlramen: Uppriktas och en stötta förnyas.
Bordläggningen: Övre plåten BB akter om svinryggen förnyas en kvms samt riktas och mmnitas.
Ventilglas mm: 11 ventilglas 9" i maskinskykightet förnyas
1 ventilglas 9" till kabyssen STB förnyas
1 ljusventil 9" till förrådet STB förnyas
5 fönsterglas i styrhytten & 2 till mässen förnyas.
2 st dubbeltjocka glas förnyas,630x450mm (1 matt,1 klart)
Salongens fotogenlampa :kupan förnyas
1 lampkupa i karthytten förnyas.
Glaset till nakterhuset t. standardkompassen förnyas.
1 kronometer justeras
1 ankarbeslag riktas, en stötta på backen repareras.
Kostnad: 3240:-
Reparerat 23.8- 28.8 under lastning i Göteborg.

Assurans

Rederiets räkning 26.2.45 = 3784:60
SKN 17.10.44 till SÅAF förbesiktning 200:-
SKN 6.3.45 till rederiet 2857:93

Data

Laståangare av bakladdastyp på 519 brton byggd 1925 vid Lödöse varv av stål
Tillhörig Henckel & Schander i Göteborg. Ingen historik.



Malva t.h i isen i Öresund 20.1.41 i väntan på isbrytarassistans.

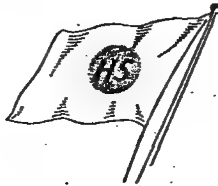
Malva 16-17.8.44

HENCKEL & SCHANDER A.-B.

AUKT. SKEPPSKLARERARE
REDERI • BEFRAKTNINGSAGENTER

TELEGRAMADRESS:
HENCKEL — GÖTEBORG
THE BOE CODES

TELEFONER:
11 38 13 & 11 39 70
EFTER KONTORSTID:
HENCKEL 16 35 95
SCHANDER .... KINNA 8231
PERNLÖV 14 38 58



GÖTEBORG den 25 augusti 1944.
"Hertzia"

Statens Krigsförsäkringsnämnd
Kungsgatan 6
Stockholm.

Då det är av intresse för Eder att få veta, relatera vi här nedan, vad kaptenen å ångf. "Malva" redogjort beträffande det senaste bombanfallet mot Stettin.

"Härmed får jag vördsamt lämna Eder en redogörelse över bomanfallet över Stettins hamnområde och närliggande stadsdelar, natten mellan den 16 - 17 aug.

Kl. 23.30 började bombanfallet över Frihamnen, Danzighafen och närliggande stadsdelar. Alla hyreshus och varuskjul blevo sönderbombade och nedbrända i synnerhet de som lågo vid Frihamnen. 7 st. tyska och 2 st. finska ångare blevo förstörda, däribland finska ångaren "Ariel", som i brinnande tillstånd blev bogserad ut och satt i land utanför Frihamnen. Ettdanskt segelfartyg blev satt i brand och ett okänt antal läktare sänktes i hamnen och floden. Om fartyg blevo bombade eller förstörda i andra delar av Stettin känner jag ej till.

Stora skador anställdes å järnvägspår och hela tågsätt med kol- och briketter sattes i brand. Kraftstationen för de elektriska och hydraliska kranarna övertändes. Alla husen utefter Bollwerk jämnädes med marken, däribland svenska kyrkan och konsulatet. En man från motorskonerten "Bleking" dödades då han var på väg till skyddsrum.

Ombord i "Malva" måste vi förhala utsidan en annan ångare, som låg längre ut vid kajen för att undvika att bli satta i brand av hettan och gnistorna från de brinnande brikettvagnarna. Vi försökte att släcka en del av elden i de närmaste vagnarna men misslyckades. Ång. "Malva" erhöll en del splitterskador.

Hamnen var spärrad och sjöfarten på floden ned till Swinemünde stoppad till på fredag eftermiddag, då vi förhalade ned till Gotslow för att komplettera lasten. Sjöfarten utanför Swinemünde blev ej fri förrän på söndag morgon den 20 aug. då vi fortsatte resan."

Högaktningsfullt
HENCKEL & SCHANDER A.-B.
[signature]

4)

NAUTIC 16-17.8.44

BOMBSKADAD I STETTIN VID R.A.F-RAID under vilken 10 SVENSKA FARTYG SKADADES

Rapport

Fartyget lätt bombskdat vid Ostkai i Stettins Frihamn kl 00000 tors 17.8.44 varefter eld utbröt i brikettlasten (433 ton) vid 06-tiden sön 20.8
Djupg F 7'7"- A 13'3" 13 ombv.

Journalutdrag

Lör 18.8.44 kl 13.30 avgått Norrköping i barlast till Stettin.
Tis 15.8 kl 21.30 förtöjt vid Ostkai i Stettins frihamn.
Ons 16.8 kl 05.30 börjat lasta briketter med en kran.Slutat lasta kl 21 då c:a 450 ton ombordtagits.
Tors 17.8 kl 00.00 mycket kraftigt flyganfall.Explosioner runt om fartyget som slet och krängde i sina förtöjningar. Bombningen upphört kl 01.Då undersöktes fartyget och en brandbomb upptäcktes liggande på backen.Den kastades överbord. Tankar och köl pejlats, inget läckage upptäckt.Huruvida skrovet skadats av de våldsamma explosionerna tätt intill fartyget kunde ej utrönas. I gryningen upptäcktes en brandbomb i 2ans lastrum som ej antänts men som skadat förliga skärstocken och förliga bärjärnet på 2ans luckkarm.Bomben halades upp och lämpades överbord. På e.m. kom en expert kapten Möller ombord och undersökte skadorna varvid konstaterades en inbuktning i däcksplåten vid STB ankarklys och att klyskragen spräckts. Vidare befanns dörren till manskapsmässen intryckt. I styrhytten 2 spräckta fönsterglas, dörrspegeln intryckt till BB navigationshyttsdörr.Kopmasshuven till övre kompassen ramlat av och skadats. Ett ventilglas i skansen spräckts. Splitterhål i förliga bryggskärmen. På grund av skadorna i hamnen ingen lastning 17.8.
Fre 18.8 På grund av skadorna i hamnen ingen lastning under dagen.
Lör 19.8 kl 08 fortsatt lasta med fartygswinsch och tub.Börjat lasta i lucka nr 1. Av lastkontrollör fått uppgift att 411 ton last är intagen. Vid undersökning av livbåtarna på e.m konstaterades att BB båt fått ett bord intryckt vid bombningen. Kl 16 slutat lasta för dagen.Fått ombord c:a 433 ton sammanlagt.
Sön 20.8 vid 06-tiden upptäckte vaktmannen lått rökutveckling ur lucka 2 och lastningen, som just påbörjats, avbröts. Bud sänts för att tillkalla kapten Möller som är expert beträffande briketter. Under f m fortfarande någon rökutveckling. Genom mäklare Nilsson fått order avgå till Reiherwerderhafen. Under resan täckt luckorna och luftrören då rökutvecklingen ökats betydligt. Kl 12.15 förtöjt i ducd'alber i RW-hafen i väntan på kajplats. Kl 13.10 inträffade en explosion i lastrummen så att presenning och ett flertal lucklämmar med stir kraft flög av Ians och 2ans luckor. Kl 13.24 kajplats klar.Fortsatt till denna och förtöjt 13.35 vid kaj. Därefter om-

NAUTIC 16-17.8.44

gående luckat av, och börjat lossa med en kran.På grund av kranfel uppstod ett par avbrott i lossningen. Under e.m och kvällen spolats i 2ans rum med hjälp av fartygets pumpar enär kraftiga lågor slog upp därifrån. Vaktman utposterad.

Mån 21.8 kl 03.30 fartyget loss. Förhalat 08.30 till ducd'alber i avvaktan på order. Under f.m haft undersökning av brandskadorna. Stora skador i rum 2 med genombrända durkplankor. I rum I mindre skada. Lejdaren till 2ans lucka skadad. Båda luckornas presenningar blev vid explosionen och eldhärden förstörda.Båda rämnade av lufttrycket. Under dagen varir i arbete med raparation av brandskadorna.

Tis 22.8 U. dagen fortsatt reparation av brandskadorna.

Ons 23.8 Avslutat de provisoriska reparationerna av brandskadorna.Kapten Möller inspekterat ochäven undersökt silarna till länsrören i lastrummet. En del skador på luckkarmarna och i lastrummet konstaterats, vilka orsakats av gripskopan.

Tors 24.8 Fått radiomeddelande från rederiet att avgå till Lübeck för brikettlastning till Malmö.

Fre 25.8 kl 11.00 flyglarm. Kl 12.15 faran över. På grund av spärr till Swinemünde ej avgått.

Lör 26.8 avgått Stettin kl 09.15 i barlast under lots ledning till Lübeck. Vid avgången var fartyget i sjövärdigt skick.Behörig inspektör,berättigad att utfärda sjövärdighetsbevis, var ej anträffbar.

Sön 27.8 kl 06 ankrat på order av vaktfartyg nr 24 enär farleden spärrats

Mån 28.8 Vaktfartyg nr 24 kl 13 visat signalen " Weg frei". Kl 13.20 hivat upp ankaret och fortsatt resan.

Tis 29.8 08.30 förtöjt i ducdalber i Lübeck i väntan på order.

Tors 31.8 kl 16.40 förhalat in mot kaj under lots ledning och 17.40 förtöjt på anvisad plats i Lübecks hamn.

Sön 3.9 kl 07 börjat lasta briketter med 2 kranar.

Mån 4.9 kl 19 färdiglastat.Ombordtagen last 650 ton varav 10 tpn på däck.

Tis 5.9 kl 05.30 avgått från Lübeck u. lots ledning destierad till Malmö.

Ons 6.9 09.15 förtöjt i Malmö Nyhamn.

Malmö 10.9.44
F.O.Henning
Befh

Crew List

Befh Ferdinand Otto Henning,Oskarshamn, 30.1.11 (23.10.43)
1e styrman Frans Arvid Palm,Vinslöv, 8.3.21 i Vinslöv (11.1.44)
2e styrman Elmer A.Ljungfeldt,Malmö, 27.12.03
1e maskinist Allan I.Johansson,Malmö, 2.2.15

forts

NAUTIC 16-17.8.44

Forts crew list

2e maskinist Georg R.Torell,Malmö, 24.5.12
Matros Ivan V.Johansson,Halmstad, 7.11.99
Eldare Birger A.Karlsoon, Gävle, 24.12.15
Eldare Karl I.Mårtensson, Söderhamn, 30.1.20
Följande 5 är inte namngivna: Stuert,mässuppassare, en matros, en lättmatros och en jungman.

Sjöförklaring i Norrköping 14.9.44 kl 11

Sakkunniga: Hamnkapten B.Albecker & sjökapten Henry Lind.
I övrigt lät inte någon som saken kunde angå sig avhöra.

Befh Henning: Var uppe i staden vid bombanfallet. 1e styrman hade befälet ombord. Fartyget var vid angreppet lastat med 411 ton kolbriketter,inte 450 ton som angivits i skeppsdagboken. Full last = 650 ton. Besättningen var ombord under hela anfallet och sökte skydd i gångarna. Lastningen den 16.8 hade slutat kl 22 tysk tid och skulle ha fortsatt kl 05 den 17.8 - 5-6 järnvägsvagnar på kajen hade antänts under angreppet. Branden som utbröt i lasten 20.8 var en följd av bombanfallet eller också självantändning. Lasten i de båda luckorna hade bildat en "topp". Anledningen till utlossningen sön 20,8 hade varit att man befarade att rökutvecklignen kunde efterföljas av brand. Befh fått order av mäklaren att gå till Reiherwerderhafen för losssning. Under färden dit tilltog rökutveckligen så att sikte försvårats,varförlucka 1 täcktes med en presenning och delvis skalkades.Lucka 2 hade varit täckt redan på torsdagen men en presenning lades under färden även på denna lucka.Befh ryktesvis hört att de arbetare som efter flyganfallet lossade lasten skulle ha hittat en brandbomb i lasten.

Utdrag ur maskindagboken.

Ons 16.8 tagit upp ånga kl 02-04 på grund av flyglarm som rådde natten mellan onsdag och torsdag den 17 ds.
Tors 17.8 även tagit upp ånga kl 00.00 i händelse av stt flyglarm skulle inträffa.
Sön 20.8 Tagit upp ånga för lossning kl 04.Förhalat inom Stettins hamn. Under e.m. och kvällen pumpat vatten till däck för att dämpa eldhärde Pumpen arbetat hårt för att erhålla kraftig stråle.

1e styrman Palm: Legat och sovit i sin hytt när bombanfallet börjat vid midnatt. Det hade inte varit satt någon vakt. Besättningen hade genast purrats och sedan uppehållit sig i gångarna för att få skydd. Explosioner runt omkring fartyget. Anfallet pågått i en timmes tid. Lastluckorna hade stått öppna.Genast raiden slutat hittades en brandbomb på backen som kastades överbord.Fartyyget skadats av splitter och lufttryck.Vad bträffar

NAUTIC 16-17.8.44

branden i lasten 20.8 är det möjligt att gnistor från de brinnande vagnarna på kajen fallit ner i lasten. Ryktesvis hört talas om att arbetarna under lossningen i Stettin hittat en brandbomb nere i lasten.

KK memorial 23.10.44

Hamnområdet anfölls av okända flygmaskiner vilka fällde spräng- och brandbomber.Branden i brikettlasten har antingen berott på självantädnning eller också varit en följd av själva bombangreppet.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 319

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat Nautic på slip vid Norrköpings varv 22.9.44.
Från tidigare bombning i Stettin 13.5.44 obs. ingen skada.
Bordläggningen: 1 plåt i E-stråket riktas på fyra ställen & växeln omnitas.
Ett skott vid askhiven, ett skottspant istyckas.
Backdäck: 1 plåt, där en barndbomb slagit ner, riktas och lösa naglar omnitas.
Bryggan: Träskärmen av furu förnyas 1½ kvm där den krossats av splitter.
Plåthuven till nakterhuset som bucklats svårt förnyas.
Roderkvadranten: Som krökts ,förnyas.
Lucka I: Några vinklar som skadats av gripskopan repareras.
Lucka 2: Dito. En skärstock riktas.Lejdaren riktas.
Lastrummen: 40 fack cement förnyas.33 kvm förkolnad garnering förnyas.
BB livbåt: Repareaas iland.
Răklystavla: Ompackas med ny krage och nya bultar.
Styrhytten: En dörr av ek och 2 fönsterglas förnyas.
Manskapsmässen: Ny dörr av ek.
Skansen i backen: Ett nytt ventilglas om BB..
Bottenfärgen:skdad av splitter och nötning mot kajen. Ommålas.
Kostnad 5511:-
Nautic reparerade 18-30.9.44 vid Norrköpings varv och låg sedan upplagd till den 2.12 44 vid varvet.

Lasten SKNEVII 466

438 ton briketter till 60% förstörts av brand.Lasten lossats i Industriehafen,Stettin, % Hugo Stinnes GmbH. 100% krig.
SKN betalat 13711:99 till Gauthiod den 8.8.45.

Assurans SKNEIII 319

Rederiets generalräkning 14.2.45 = 31768:- Då många poster orsakats av "wear & tear" ersattes de inte av SKN.
SKN 14.6.45 till rederiet betalat 11909:34 plus 200:- till SÅAF.

NAUTIC 16-17.8.44

Tidigare krigshaverier:13.5.44 i Stettin
20.12 44 G.

Data

Laståangare av typ "bakladdare" med 2 stora luckor, mast och 2 bommar.
Skans i backen. 519 brton. Byggd 1925 vid Lödöse varv av stål.
Tillhörig red AB Nordic,Biblioteksgatan 11,Stockholm.
Ingen historik. Samma typ som Malva som också skadades vid raiden.

Data om raiden

Se Bleking 16.8.44

5)

IRIS 16-17.8.44

BOMBSKADAD I STETTIN VID R.A.F-RAID I VILKEN TIO SVENSKA FARTYG SKADADES.

Journal

Ons 16.8.44 under lossning i Stettin gavs flyglarm kl 23.30. En stund senare angreps Stettin med omgivningar av stora bombplansförband varvid stora mängder spräng- och brandbomber nedsläpptes och luftvärnet trädde i aktion. Flera bomber föll ner i omedelbar närhet av fartyget och en del splitter föll ner ombord. Senare observerades att 7 glas i maskinskylightet splittrats och att en större fönsterruta på bryggan slagits sönder. Båda livbåtskapellen och 3ans luckpresenning sönerrivits av splitter.En däcksplanka slagits av midskepps om BB. 2 bucklor slagits akterut om STB, av mindre omfattning.Fartyget skakades häftigt under bombningen varför skador å skrov och maskin kan befaras.Huruvida fartyget erhållit sådana skador har ännu ej konstaterats. ss Iris 20.8.44

N.Rydell Oscar W.Johansson Helge Norrby
1e styrman Övermaskinist Befh

(Insänt av redAB Iris i Stjlm 20.9.44 till SKN, med tillägget att "fartyget ligger f.n upplagt vid Torsvik å Lidingö.")

Besiktningsrapport

Kapten Anders Edgren 24.10.44 besiktigat fartyget upplagt vid Lidingö.

Under höstens lopp reparerade Värtans mek.verkstad följande skador:
7 nya glas i maskinskylightet, en ny ruta i styrhyttens frontskott, en förnyad däcksplanka 3½ meter på båtdäck om BB, drivning och beckning av båtdäckets BB-sida, 300 löpmeter (kostat 330:-), nya bultar i maskinbädden, riktning av 3 bucklor i bordläggningen STB, insättning av en ny spis eftersom den gamla spräckts i botten, 8 kvm nya golvplattor i kabyssen,målning av 2 hytter,2 nya livbåtskapell, ny presenning till lucka 3 och lagning av en presenning.
Kostnad 5109:57

Assurans

SKN till Edgren 8.1.45 100:-
SKN till rederiet 6.4.45 5023;23

Egna noteringar Historik

Lastångare på 1516 brton byggd 1924 i Fredrikstad av stål. (Ex Gudrun) L. 79 B.12,2 tillhörig red AB Iris (S.Abrahamsen) i Stockholm. 2850 ton dw 600 ihkr. Inköps som Gudrun dec 1943 från red AB Transmarin (Sven Redig)i Hälsingborg för 1.800.000 kr och omdöpt till Iris. Såld juli 1960 till Wormer,Holland för ombyggnad till läktare. (Se Gudrun 30.4.43 för historik)
Se även Gudrun 22.6.42 krigshaveri.

6)

NAJADEN 16-17.8.44

BOMBSKADAD I STETTIN VID R.A.F-RAID SOM SKADADE 10 SVENSKA FARTYG.

Brev till SKN från skeppsmäklare Johan Andersson,Ystad 21.8.44

M/aux Najaden; Detta fartyg inkom idag till Trelleborg från Stettin och erhöll order att gå till Kalmar för lossning. Fartyget hade legat i Stettin sedan den 15.8 och sålunda varit där under den senaste bombnatten då fartyget legat i frihamnen och som genom ett under undgått att direkt träffas av bomber. Emellertid erhöll fartyget en hel del skador ovanbords av splitter, såsom dörrar,skylight,fönsterrutor etc,som kaptenen bad mig skriva till Eder om med förfrågan huruvida ni ersätter dylika krigsskador. I så fall om han kan taga besiktning av skadorna i Kalmar och insända räkningen till Eder. Fartygets redare,herr Oscar Carlsson, Skillinge,har anmält krigsförsäkring å fartyget för resa Åhus-Stettin-Sverige. Emotseende värda meddelanden.

Högaktningsfullt

Johan Andersson

(SKN meddelat Andersson 23.8 att isnpektör O.R.Eriksson i Kalmar fått i uppdrag att besiktiga Najaden i Kalmar.)

Brev. t. SKN från huvudredaren Oscar Carlsson,Skillinge 22.9.44

Härmed sänder jag kvitterade räkningar. Angående räkningen på uppehållet i Stettin är det grundat på att lasten till Najaden stod på kajen där den blev bombad och uppbränd. Innan det blev ordnat med ny lastningsplats tog det torsdagen och fredagen och halva lördagen, då det blev ordnat att vi skulle gå från Frihamnen ut till Hedwigshütte där vi fick lasten på lördag efter middag och natten till söndag.

Brev från SKN till redaren Carlsson, 9.10.44

Någon ersättning för kost och hyror under reparationstiden kan icke medgivas då reparationen verkställts under fartygets uppläggning. Kostnaderna för det extra uppehållet i Stettin är heller icke ersättningsgillt enligt försäkringsvillkoren.

Carlsson i brev till SKN, Skillinge 14.10.44

Edret brev av den 9.10 har jag idag emottagit och bemärkt innehållet,vari jag ser att ni inte ersätter mer än 2/3-delar av reparationskostnaden samt en del av de nyanskaffade sakerna.Däcksglasen i däcket,ventilglasen i kajutan,även lampkupan samt laåpglas,klockan,spegeln, som är nyanskaffade,anser jag att ni ersätter fullt.Även har vi fått förnyat en del av kabyssinventarierna som ej blivit upptagna vid besiktningen.Även anser jag att vi skulle ha betalt för tiden under reparationen grundad på att Najaden gick till Åhus för reparation.Någon last kunde ej intagas förrän brädgång,skottet till lastrummet och kabelgattsdurken blivit iordningställd.När reparationen var verkställd blev det ju bestämt att Krigsförsäkringen inte svarade

NAJADEN 16-17.8.44

för resor på Tyskland och några lster på utrikes fanns inte,därför måste Najaden uppläggas. Så jag anser att vi skulle ha betalt för reparationstiden. Även anser jag att vi skulle ha betalt för liggetiden i Stettin.Den grundar sig ju på bombning av kajer och last. Högaktningsfullt

Oscar Carlsson

(SKN svarat 23.10 att Nämnden beslutat ersätta däcksglaset och rutan i dörren medan det övriga inte faller under krigsförsäkringsvillkoren. Av begärda 1952:40 fick Carlsson den 17.11.44 ut 904:14)

Besiktning i Kalmar 23.8.44

Magistratsbesiktningsman O.R.Ericsson,Kalmar besiktigat Najaden vid kaj i Kalmar 23.8.44 där fartyget just utlossat. Vid besiktningen var befh kapten Emil Åberg närvarande och eftersom ingen journal förs ombord lämnade Åberg följande upplysningar: Najaden låg natten till den 17.8 i Stettin då staden och hamnen utsattes för ett stort bombanfall. En mängd fartyg i närheten sänkts eller skadats.Bomber exploderat runt om fartyget men detta hade endast träffats av splitter.Lufttrycket vid explosionerna varit synnerligen våldsamt och laa lösa föremål hade kastats omkring. Skylightet över kajutan delvis ryckts loss från däck, en rutan krossad. En lampställning under skylightet ryckts loss och lampans kupa & glas krossats. Ett fast ventilglas, diam 5½", krossats. Samtliga 13 fönsterrutor av dubbeltjockt glas i styrhytten krossats.(Nya insatts i Kalmar för 69:50) BB styrhyttsdörr bräckts sönder helt,måste förnyas av furu med ett fast ventilglas. Kompassen kastats ur sina tappar och skadats. En väckarklocka sönderslagen. Relingsbänken akterut om STB mitt för pollaren blivit skräckt,måste hopskruvas med 2 nya bultar. Brädgången STB skadats på akterkant av stockriggen ,förnyas på 8 meters längd,vartill översta brädgångsplankan förnyas 8 meter. Skottet mellan kabelgattet och lastrummet tryckts in i rummet,varför hälften av skottet måste förnyas av 1½" plank. En tvärpltta förnyas. Målning av alla berörda delar.

Kostnader c:a 755:-

I Kalmar reparerades endast krossat glas i styrhytt och skylight. Najaden avgick 24.8 till Åhus för uppläggning,Relingenoch brädgången STB tryckts in då fartyget kastats mot kajen av svallvågorna efter bombnedslag i vattnet Övriga skador huvudsakligen lufttrycksskador.

Reparerats under uppläggning i Åhus

Reparationerna utfördes i Åhus,då Najaden låg upplagd, av byggmästare Thure Svensson,och kostade enligt räkning 23.9.44 kr 648:50. inkl. ny dörr med glas & beslag, lagning av "schyleitet", ett styck däcksglas, kabelgatskot, durk samt inredning,en del av brädgången å STB sida samt en del kompletter-

NAJADEN 16-17.8.44

ingsarbeten och målning. Dessutom 29:80 för ett däcksglas och ett ventil glas med insättning.

Assurans

Rederiets räkning till SKN 22.9.44 = 1952:40 inkl 640:- för tidsförlust under reparationen samt kost och hyror och 500:- för uppehållet i Stettin.
SKN 7.9.44 ebatalt besiktningsmannen 75:-
SKN 17.11.44 till rederiet 904:14.

Besättning, enligt hyreslista

Befh Emil Åberg, bästeman N.Sjösten, kock E.Persson, lättmatros H.Persson, jungmännen N.Persson och M.Andersson.

Eget Historik

3-mastad motorskonert på 190 brton byggd 1903 vid Taasinge varv i Svendborg (Paul & Jensen) av ek och furu. L. 30.6 B. 7,8 Huvudredare kapten Oscar Carlsson i Skillinge som i sept 1921 inköpt Najaden från K.E.Hansen i Svendborg. Ssk byggts 1903 för A/S C.V.Petersen i Svendborg. 120 hkr motor insatt 1940.Tidigare en 75 hkr Lavalmotor 1934.Oscar Carlsson avled våren 1945 och efterträddes som redare av kapten Emil Sigfrid Åberg i Skillinge. Den 26.10.38 fick Najaden propellern avslagen 17′ SW Ystad,troligen av någon vrakdel, och måste segla in till Ystad. - På resa till Lybeck räddade Najaden 21.7.39 i Fehmarn Bält 2 tyska piloter som störtat med sitt jaktplan mellan Stralsund och Kiel. Skeppare E.Åberg och hans manskap fick senare en belöning från Luftwaffe för sin fina insats. - På e.m. 4.9.41 på resa Stettin.Stockholm med briketter,befh E.Åberg & 3 man, fick hon eld i lasten utanför Bäradsskär i laber W bris och kom kl 23 in till Stockholm där brandkåren biträdde vid lssningen av den pyrande lasten. - .1.11.45 i Härnösand drunknade bästeman J.M.Mårtensson. - Den 3.8.46 på resa Gäddviken-Ronehamn med 260 ton gödning i säckar sprang Najaden läck i Lindalssundet sedan 6 dm av ett kölnåt släppt,och måste återgå till Gäddviken för tätning. En del bottenlast vattenskadats. - Den 17.12 47 kl 11.45 på resa i barlast från Stockholm grundstötte Najaden vid Laxgrund,150 meter norr om Krokås fiskehamn vid Lister,Blekinge då hon låg under segel sedan motorn stoppat vid Ölands Södra Udde. En jungman var ensam på däck och skötte navigering,utkik och styrning.Befh var då E.Frohm,Skillinge.Hon flottogs med div bottenskador 19.12 av Neptunbolagets Atle och reparerade sedan på slip vid Karlshamns varv. - På resa Lumhamn-Sassnitz med 260 ton gödning i säckar kolliderade Najaden kl 08.50 den 10.4.48 men något okänt undervattenshinder i inseglingsrännan till Sassnitz och c:a 1′ från Rixhöft och började sjunka med 1½ meter av kölstråket upprivet. De ombv måste gå i livbåten och Najaden sjönk på 5-6 meters djup. Ett tyskt bärgningsbolag

NAJADEN 16-17.8.44

kunde den 14.4 länspumpa och täta henne varefter lasten lossades i Lübeck. I befintligt skick såldes hon sedan för 11000 kr till Grisslehamns varv, civilingeniör Torsten Jansson, som lät förbygga och reparera henne. I aug 1949 såldes hon sedan till ett partrederi i Bleket med Anders Johan andersson som redare.

Övergavs brinnade i Östra Kvarken 14.9.1949

På resa Yxpila-Köpenhamn med rums- & däckslast av långvirke passerade Najaden kl 09 lör 24.9.49 i 4 sek.meters sydlig bris Tankars fyr N. om Jacobsstad i Östra Kvarken. Kl 15 då hon kommit 21′ SW fyren lossnade en spridare på förliga motorcylindern och brinnande olja sprutade ut och övertände motorrummet. Befh Alf Evald Karlsond,Styrsö,hans bror bästeman Ture och de 3 däcksmännen ombord sökte släcka med skumsläckare men hettan och röken överväldigade dem och de måste till sist, efter att ha sänt upp nödraketer, gå i livbåten. Däcket brände då under fötterna på dem och alla 5 hade ådragit sig brännskador. Det sista de såg av Najaden var att förseglen brann som facklor och att aktermasten störtat överbord. De upptohs kl 18 av finska ss Axel och landsattes i Mäntyluoto sön f.m.25.9. -Tyska ångaren Heidelberg såg kl 20 den 24.9 ett intensivt eldsken i tjockan och fann en okänd skonare drivande övergiven med däckslasten i brand och den avbrända aktermasten släpande längs sidan. Vraket låg i höjd med Ängesön. Heidelberg larmade Härnösand och Wasa livräddningsstationer och även från Ratans lotsplats slogs larm sedan ett svagt ljussken,som från en stor glödhög, upptäckts långt borta i öster under horisonten. Radiotjänst avbröt kl 23.11 kvällens musikprogram för följande meddelande:" En tremastad motorskonare har observerats brinnande i position 63 45′N - 22 09′O.Besättningen har sannolikt lämnat fartyget. I närheten befintliga fartyg anmodas hålla utkik efter drivande livbåt eller flotte." - A.R.Appelberg kom fram till vraket kl 02.30 25.9 och branden var då så våldsam att det inte gick att komma i närheten.Hela riggen hade gått överbord och akterskeppet var nerbränt till vattenlinjen. Sikten var mycket dålig och vraket flöt endasttack vare trälasten. - Vraket sågs sista gången kl 18 den25.9 c:a 18 sjömil utanför Messkär, lat N 63 45′- 0.22′9′ och sjönk troligen inte långt därifrån.Lotsånagren Wasa hittade den 26.9 endast förkolnade vrakspillror drivande ute till havs.

7)

AGNES 16-17.8.44

DREVET I BOTTEN SLÄPPT UNDER BOMBRAID MOT STETTIN.? PÅ SLIP 155 DAGAR

Rapport:

Agnes låg natten till tors 17.8.44 i Stettins hamn under lossning av trälast Under samma natt rådde ett hårt bombanfall varvid en del bomber föllo i närheten av fartyget.Av det stora lufttrycket försköt sig de pålagda lastluckorna och en av dem slungades ner i lastrummet. Först 2 dagar senare,under pågående lastning av 283 ton kol för Sundsvall, förmärktes att fartyget var läck.Skadan förvärrades under resan till svensk hamn och beslöt undertecknad att angöra Kalmar för dykarundersökning och provisorisk tätning. Ingen av de 5 ombv skadats under bombanfallet. (Befh ,bästeman, kock,lättmatros och Jungman)

Skärhamn 18.9.44

Tage Berntsson

Befh

Dykarattest

Dykare Hjalmar Hultgren fann den 26.844 vid undersökning av Agnes botten vid Kalmar varv att mitt under kajuten STB var 4e,5e och 6e nåten drevtomma. Några ytterligare läckor kunde ej upptäckas. Samtliga dessa nåt dervos och överspikades med blyplåt på en längd av c:a 1 meter vardera.Läckaget minskade sedan avsevärt.

Besiktningsinstrument 1.

Magistratsbesiktning i Kalmar 25.8.44 Fartyget läckte då 3" i timmen. Förordat dykarundersökning. Statens Bränslekommission beslutat om upplossning av kollasten i Kalmar - 283 ton - istf i Sundsvall. Vid dykarundersökning 26.8 efter utlossning upptäcktes 3 större läckor i nåten i STB låring vilka tätades provisoriskt med drev & talg och överspikades med blyplåt.Läckaget därefter nedgått till 1/4 tum i timmen. Agnes förklarats sjövärdig att avgå u barlast till varv i Bohuslän.

Besiktningsinstrument 2

Agnes sliptogs i Marstrand 15.9.44. Sten Haeger besiktigat 16.9

Bordläggningen: Drev & beck släppt och gått upp i flera nåt STB ungefär mitt under kajutan. Ett stort antal spik lösa och läck. Förhydningsplåten delvis skadad. F.ö är det anmärkningsvärt att skadorna inskränkte sig till läckage i bordläggningen,som synbarligen uppstått genom att fartyget vid de kraftiga skakningarna kommit att slå botten hårt i sjön.

Sliptagning,drivning & plåtning kostat 14456:88

På grund av sjukdom, inkallelser och olyckshändelse hade varvet bara 4 st drivare till förfogande varför reparatione blev klar först den 2.2.45. Agnes låg följaktligen på slip 155 dagar, från 15.9.44. Hon lämnade varvet den 2.3.45. befh var inkallad så gott som hela reparationstiden.

AGNES 16-17.8.44

Assurans

Varvet reducerat sin räkning till 13234:88
Rederiets generalräkning 16.2.45 slutat på 24456:09
SKN till SÅAF 24.4.45 för besiktning 330:-
SKN till rederiet 17.5.45 kr 11.695:92

Data

Motorgaleas på 288 brton byggd 1901 av ek och furu. (Ex Niles) Tillhörig ett partrederi i skärhamn med E.Rutgersson som huvudredare.
Ingen historik.

8)

RAGNAR 16-17.8.44

BOMBSKADAD I STETTIN MEN INGEN ERSÄTTNING BEGÄRTS FRÅN SKN AV REDAREN.

Rapport

Motorseglaren Ragnar intog i frihamnen i Stettin 313 ton briketter.Lastningen var avslutad på e.m. ons 16.8 44 och fartyget skulle avgått på morgonen tors 17.8. Under natten utsattes emellertid Stettin för flyganfall. På grund av förhållandena och på order av myndigheterna blev fartyget kvarliggande i Stettin till lör 19.8 då fartyget avgick till Swinemümde. Efter en halvtimmes uppehåll i Swinemünde ankrade fartyget på redden.Sön 20.8 kl 06 lättades ankar och resan fortsattes. Komna ett stycke ut stoppades vi medelst raketsignaler.En marinbåt kom ut och anmodade oss att återvända till ankarplatsen. Efter 2 timmar fick vi tillstånd att fortsätta resan. Vi kom till Malmö vid 12-tiden den 21.8 och lossning av brikettlasten började kl 15. Tis 22.8 vid middagstid upptäcktes rök från rummet och brandkåren alarmerades. Brandkåren begöt eldhärden med vatten så att lossningen kunde fortsättas. Vattenbejutning pågick stundvis till kl 20 då lasten i förrummet, där elden var, utlossats.Den 23.8 kl 09 var vi slutlossade.

Malmö 23.8.44
John Pettersson
Befh

Besiktningsinstrument

Försäkringsbolaget Öresund besiktigat i Råå den 24.8.44 och konstaterat div splitterskador från Stettinraiden.

3 rutor krossats i kajutskylightet,men de var ny ersatte med nya.
Ventilatorröret till motorrummet av plåt fått ett mindre hål BB.
Dörren till rundhuset akterut sprängts lossoch slagits sönder men var nu provisoriskt sammanspikad inkl träramen.
Å däckshuset var en ruta spräckt fö förkant och en på akterkant.
Å kajuttaket var ett fast runt glas STB spräckt men tätat med kitt.
Trädäverten för livbåten akterut BB var något spräckt i träet ~~men torde ej tarva något åtgärande~~ och skulle detta ha ökat betydligt nu på grund av skakningarna vid bombningen.
Aktermasten BB finns 2 ganska skaprpa rispor i trät vilka inte torde tarva något åtgörande.
Livbåtens översta bord förnyas delvis med ny randgång.
Fartyget lagt upp i Råå till vidare.

Assurans

Kostnader för släckningen i Malmö och skador på lasten 712:90
AB Holms Skeppsvarv i Råå beräknat reparationskostnaden till 345:-
SKN flera gånger skrivit till redaren Lars Peter Malmgren i Råå 1947-48

RAGNAR 16-17.8.44

utan att få svar. Ingen reparationsräkning inkommit till SKN. Fartyget var vid denna tid hemmahörande i Stockholm och hette Westfart. Råwalls rederier i Råå skrev 14.12 49 till SKN att R.N.Råwall varit i kontakt med Ragnars dåvarande redare men" han är nu så gammal att han icke kan klars ut hur saken är. Hans son, sjökapten Georg Malmgren, förklarar att några verifikationer på haveriet icke kan erhållas,varför han för sin del anser att ersättningsanspråk ej kan ställas. Jag anser därför med fullt skäl att denna sak nu kan avskrivas då rederiet för länge sedan är upplöst och slutredovisning lämnad.
SKN 22.4.44 ersatt Öresund 25:- för besiktning.

Historik Egna noteringar

3-mastad motorskonert på 205 brton byggd 1916 vid Vikens skeppsvarv av ek/furu. (325 dw) L.31,9 B.8 Tillhörig ett partrederi med Lars Petter Malmgren i Råå som huvudredare . Ragnar byggdes 1915-16 för ett partrederi i Höganäs med skeppsmäklare Anders Petter Horndahl som huvudredare. Denne efterträddes i febr 1931 av Malmgren. Hemort 1919-28 Viken, från 1.1.28 Hälsingborg. 1931 insattes en 87 hkr motor, utbytt 1946 mot en på 120 hkr. 12.12.31 grundstötte Ragnar i 15 sek.meters kuling på Brännäsbråten men flottogs av Harald och infördes med svåra bottenskador till Kustens varv i Göteborg. Den 29.11.33 kolliderade hon i Sutton harbour med en ångtrålare. Den 20.10.34 på utgående från Stettin med kol destinerad till Kvicksund rammades Ragnar av ss Danzig av Stettin och sattes på grund med svåra skador Den 19.7.42 på resa Höganäs-Skelleftehamn med lervaror fick hon bogsprötet bräckt vid kollision med mötande 3skonerten Isolda av Sölvesborg vid Utgrundens fyr och gick in till Kalmar för reparation. Isolda hade plötsligt tvärs Ragnar girat BB och Ragnar inte haft någon möjlighet att väja. I juli 1945 såldes Ragnar för 103.000 kr till Lidköping för under bildning varande red AB Leckö som dock i sept 45 sålde henne vidare till red AB Westfart (Nils Jern) i Stockholm och namnet ändrades till Westfart. - 27.1.47 kom Westfart på resa Rostock-Landskrona med brikettlast i höjd med Möens fyr in i hårt väder med grov sjöoch snöbyar och en stor del av däckslasten spolades överbord.Kl 01.15 den 28.1 bräcktes stormasten vid däck och föll överbord. Sedan mast och rigg kapats kunde Westfart ta sig till Trelleborg och fick där tillstånd att gå till Landskrona för lossning och sliptagning. - 5.11.49 på resa Oaxen-Piteå med kalklast fick Westfart kraftig grundkänning invid Bjuröklubb och inkom för segel till Skelleftehamn där en dykare kunde konstatera att stäven delvis krossats och löskölen slitits bort - I nov 1953 såldes Westfart fär 42000 av rederiet i konkurs till ett partrederi i Trollhättan,skeppsmäklare Eric Gustaf Bohlin, och fick namnet

RAGNAR 16-17.8.44

Trollhättan. I mars 1955 såldes hon vidare till red AB Billingen (C.E. Bergfeldt) i Göteborg och omdöptes till Billingen. I mars 1957 såldes hon åter för 75000 nu till K.H.Gunnarson i Karlskrona och fick namnet Cosy. 1959 anmäldes hon inte längre vara använd i sjöfart och hösten 1960 sålde skeppare Torsten Österman,Kolsvik,Yxlan,henne för tio kronor till fiskaren Gösta Söderman,Rödlöga,Blidö, som avsåg att hugga upp henne.

9)
YRSA 16-17.8.44

SKAKAT LÄCK UNDER BOMBRAID MOT STETTIN I VILKEN TIO SVENSKA FARTYG SKADADES

Rapport

Tis 15.8.44 kl 14.30 anlänt till Stettin i barlast. Börjat lasta kol kl 16 och intagit c:a 150 ton under dagen.

Ons 16.8 fortsatt lasningen. Kl 20 var lasten intagen, i allt 328 ton kol. Pejlade och hade 12" vatten.Pumpat läns.

Tors 17.8 Under batten ett svårt bombanfall varvid bomber föll på land och i hamnen i omedelbar bärhet av fartyget,som hårvid utsattes för svåra skakningar och törnar mot kajen. Kl 07 pejlat och funnit 17"i fartyget Läckningen alltså ökat avsevärt.

Fre 18.8 kl 12.30 avgått från Stettin, anlänt till Swinemünde kl 20 och förtöjt enär farleden var spärrad. Fartyget läcker c:a 3" i timmen.

Sön 20.8 kl 00.30 avgått från Swinemünde,ankrat på redden enligt order. Kl 08.30 tillåtits fortsätta resan.

Fre 25.8 kl 20.30 anlänt till Sundsvall.Under hela resan lcäkt 3"/timmen.

Tis 29.8 kl 15.30 utlossat i Sundsvall. Avgått till Mohögs slip.

Ons 30.8 torrsatt vid Mohögs slip.

Sundsvall 30.8.44
Per Olsson
Befh

Besättning: Befh per Olsson, bästeman F.H.Tufvesson, 4 jungmän & 1 kock.

Reparation & assurans

Fartyget färdigreparerat 31.8.44.Våren 1944 hade Yrsa,uthyrd till Staten, legat som spärrfartyg i Höganäs till mitten av juni då hon torrsattes i Råå för bseiktning och drivning. -Drivningen vid Mohögs slip & verkstad 30-31.8.44 kostat 529:28 och kost & hyror under den tiden 636:58 SKN 10.10.44 till C.O.Larsson,Brantevik utbetalat 635:58.

Egna noteringar Historik

Motorgaleas på 58 brton byggd som 2-mastskonert 1913 vid Landskrona Nya Varvs AB av ek och furu. Sjösatt febr 1913. Tillhörig skeppsredare Erik Gustaf Sigfrid Hellman i Kalmar som i juni 1940 inköpt Yrsa från Christian Oscar Andersson på Ven som haft henne sedan 1913. 35 hkr motor 1927. 45 hk 1942. 100 ton dw. Omtacklad till galeas 1941. 13.1.-8.4.40 låg Yrsa infrusen vid Ven. 13.5.46 i Råå sliphamn dödades 13.åriga jungmannen Ernst Helge Hemmingson av den svängande mesanbommen när han skulle lyfta bort kabyssrökpipna. Han fick bröstkorgen krossad. - Den 19.11.49 på utgående från Klintemåla med last av släckt kalk rände Yrsa hårt på grund i regntjocka vid Knuttegrundet N. Vindö i Västerviks skärgård och sprang läck.

YRSA 16-17.8.44

Bästeman började ro iland för att skaffa hjälp då Yrsa plötsligt gled av grundet och sjönk med aktern före på 20 meters djup. Bästeman tog upp skepparn och jungmannen i båten. Med hjälp av 4 motorseglare och lånad materiel lyftes Yrsa genom redarens försorg den 20.12.efter ett mycket besvärligt arbete eftersom Yrsa låg med 70° slagsida på botten och med förskeppet i 70° vinkel mot ytan. Länspumpning ägde rum i Klintemåla varefter den illa medfarna galeasen bogserades till Västerviks varv för omfattande reparation efter vilken hon ommättes till 65 brton. I nov 1950 såldes hon för 29000 kr till Skeppare Einar Johansson i Kämpersvik.- Den 255.54 kolliderade Yrsa i Drogdenrännan utanför Köpenhamn med danska ubåten Stören och sprang läck men kunde ta sig in till Köpenhamn för prov. tätning. Yrsa var på resa Lübeck-Göteborg med saltlast. - Efter några år som uthyrnigsbåt för fisketurer i sundet såldes Yrsa 1962 för 10.000 kr till ingeniör Ulf Inge Dahne i Uppsala för att användas som lustfartyg.

10)

KOSTER 16-17.8.44

UNDKOMMIT RAIDEN MOT STETTIN UTAN SKADOR - SAMMA TUR SOM DEN 9.10.43

Journal

Ons 16.8.44 kl 12 midnatt kom c:a 1200 flygmaskiner och bombade Stettin. Bomber slog ner nära fartyget varför skräckningar befaras.

Sven Engström 1e styrman · Thor Nylander 2e styrman · Ombord 27.8.44 Johann

Insänt till SKN av And.Smith,Stockholm 2.9.44. Koster låg i sept 1944 upplagd i Uddevalla efter sjöfartsstoppet på tyskland,

Okänt för SÅAFmenligt P.M. 18.12.45

Historik

Lastångare pm 985 brton byggd 1917 (Ex Thorunn) 1500 ton dw.
Tillhörig skeppsredare And. Smith i Stockholm. Ingen historik
Låg i Gotenhafen under den svåra bombraiden 9.10.43 men fick inga skador.

ELISE 17.8.44

MINSVEPARE SPRÄNGT TRE MINOR I OMEDELBAR NÄRHET AV ELISE

Reseberättelse

Efter att på resa Drammen-Lübeck med last av sten ha anlöpt Trelleborg för dåligt väder, fortsattes resan kl 06 tors 17.8.44. Vi satte SW kurs 20'. Kl 11 ändrades kursen SWt S½S varefter vi fortsatte 25' till nästa vaktfartyg Vi fick därvid order av en tysk vaktbåt att ankra. Just som vi ankrat kom en tysk minsvepare och passerade, varvid 3 magnetminor exploderade i omedelbar närhet av Elise som skakades våldsamt och överspolades. Efter en stund konstaterades att fartyget sprungit läck. Läckaget var dock inte värre än att resan kunde fortsättas och anlände vi till Lübeck där lasten lossades.

Göteborg 7.9.44
N.H.Olsson
Befh på ms Elise av Väjern

Olle Såthén
Bästeman

(Anses förfalla 16.11.49 - advokat Henriques, SKN)

VERNER 17.8.44

FÖRLISNING VID GOTSKA SANDÖN I SKUGGAN AV DEN STORA FLYKTEN FRÅN BALTIKUM

Rapport

Avgick Nyköping tors 17.8.44 destinerad i barlast till Ahr på Gotland.
Djupg F. 5′ - A. 6′ 3 ombv.
Eld o maskin kl 23.35 17.8 på beräknad position N 58 16′ - Long 0.18 43′
Grov underdyning, 4 sek.meters vind, regndis. Elden spred sig snabbt och fartyget förliste.

Oscarshamn 24.8.44
Bengt Bohman

Besättningen

Befh Bengt Gustav August Bohman, Ödängla, Mönsterås, 24.12.99 (Sedan 1937)
Bästeman Leif Erik Nielsen, Nyportsströg 3,Köge,Danmark, 11.5.24 (2.5.44)
Kocka Jenny Elisabeth Larsson, Norra Bäckebo, Ålem, 29.3.95 (Juni 44)

Berättelse

Verner avseglade tors 17.8 kl 04 från Nyköping i barlast till Ahr, och passerade Hävringe fyr kl 07.15. Ett par distansminuter till sjöss sattes under seglen och motorn stoppades. Vind S-SSW 5-6 sek.meter med sjö som var ganska grov efter den senaste veckans stormiga väder. Bidevind styrdes för STB halsar och kursen blev härför varierande mellan SO och SSO. Avdriften beräknades uppgå till 2 streck och medelfarten beräknades vara 3 knop. Vid 12-tiden ökade vinden till 8-9 sek.meter men mojnade fram emot e.m då ett kraftigt regn föll. Resan gick utan anmärkning till kl 22 då bästeman Nielsen purrades för att överta vakten med order att hålla noggrann utkik efter Gotska Sandön som beräknades vara synlig vid denna tid. Efter c:a 5 minurer varskodde Nielsen att han såg ljus från en fyr eller lysboj som vid gemensam kontroll visade six en blixt var 3dje sekund,bäringen på kompassen till denna fyr eller lysboj var NO. Eftersom jag (skeppare Bohman) kände till att Kopparstenarnas lysboj ej var utlagd antogs skenet vara Gotska Sandöns fyr som i det starka regndiset ej tydligt kunde urskiljas. Kl 23.30 fick Nielsen order att gå ner i maskin för att vräma upp motorn ,enär vi skulle vända och styra in mot Ahr. Själv gick jag ner i kajutan för att i sjökortet än en gång kontrollera positionen, och ta ut den nya kursen. Efter 2-3 minuter kände jag stark röklukt från maskinrummet som var beläget för om kajutan. Jag begav mig omedelbart upp på däck och ner i maskinrummet där det då brann med våldsam kraft under durken och bakom oljetanken på STB sida. Trors försök med såväl skumsläckare som vatten var hela maskinrummet övertänt inom några sekunder.Vi högg hål i däcket i STB sida för att komma åt eldhärden,men detta hjälpte ej heller och elden spred sig ner i kajutan. Inom c:a 2 minuter var hela akterskeppet övertänt och vi måste inrikta oss på att få livbåten, som hängde i dävertarna akter tvärskepps, i sjön så

VERNER 17.8.44

fort som möjligt. Det var omöjligt att bärga skeppspapper och tillhörigheter. Vi gick nu i lillbåten och låg kvar i närheten av det övertända fartyget till vid 04-tiden 18.8 då det var nästan nerbrunnet men flöt fortfarande. Med hänsyn till besättningens utmattning och den ringa proviant som fanns i båten måste jag nu helt inrikta mig på att rädda oss i land.Efter 12 timmars oavbruten hård rodd kom vi in till Gotska Sandöns fyrplats kl 16 och belv omhändertagna. Positionen där olyckan beräknades skedde beräknades vara N 58 16′- O. 18 43′. Allt hade gjorts för att släcka elden.

Oscarshamn 24.8.44

Befh

Egna noteringar

Verner skulle lastat kalksten i Ahr.Elden utbröt då spillolja fattade eld när bästemannen skulle värma upp moton och elden spred sig under våldsam rökutveckling ner i den oljedränkta garneringen och sedan upp till kajutan. Kl 00.40 brann seglen som facklor. Verner var försäkrad för 20.000 men värd 40.000. Besättningen reste hem via Fårösund/Visby.

Sjöförklaring i Oscarshamn 26.8.44 kl 10.

Försäkrad i Smålnadskustens Sjöförsäkringsförening i Kalmar.
Sakkunniga: Ombudsman Th.Johansson & hamnkapten Thor A.Loman.

Befh Bohman: 4-5 minuter efter det Nielsen gått ner för att starta motorn hade befh och kockan varskotts om att eld utbrutit. Nielsen stått på däck när befh skyndat ner och funnit att det brann under durken på motorns STB-sida.Han släckte elden med en skumspruta av märket Blåsut och en pyts vatten,men då röken fortsatte att vara stark såg han sig omkring och upptäckta eld bakom öljetanken på STB-sidan alldeles under däcket där det brann kraftigts, " som i en bakugn." Lågorna och röken tvungat upp befh på däck där denne började hugga upp ett hål i däcket över tanken medan de andra 2 ombv pytsade upp vatten som tömdes genom hålet. Medan detta pågick börjaderök bolma ut från kajutan och då befh kom ner brann det kraftigt därinne.Detta var 4-5 minuter efter det han först varskotts om att det utbrutit eld ombord. Befh givit Nielsenorder att sjösätta livbåten.Han hade inte tänkt på att stänga motorkappen när han rusade upp därifrån ochnär han kom att tänka på det var det för sent. Befh inte observerat om blåslampan som Nielsen använt att värma tändkulan med,hade brunnit ner när han kommit ner i motorrummet. Om lampans Oljskruv inte stängts utan luft kommit in i lampan är det tänkbart att brinnande olja kan ha sprutat ut på skottet under tanken på STB sida. Det fanns 2 oljetankar i maskinrummet, en med 350 liter motortjära om STB och en med 350 liter brännolja om BB. Nielsen varit mycket motorkunnig och ofta skött motorn. Att det endast fanns 2 man och en kocka ombord berodde på att en jungman häktats för brott i Nyköping och någon

VERNER 17.8.44

ersättare hade inte kunnat anskaffas.

Bästeman Nielsen: Skulle starta motorn varför han fyllt skålen under blåslampans brännare med sprit och tänt på. Fartyget slingrade hårt så att brinnande sprit skvaplade ur skålen och brann på durken.Nielsen lyfte på durkplåten och släckte med eldsläckningsvätska ur en flaska och med kölvatten som han pytsade upp med en durk. Sedan elden släckts gick han upp på däck och uppmärksamgjorde~~x~~ befh på det siktade ~~xxxxxxxx~~ fyrljuset. Därunder hade kockan varskott att det åter utbrutit eld i motorrummet. När Nielsen gick upp från motorrummet brann fortfarande spriten i blåslampans skål men lampans skruv var stängd och det var inte så mycket olja i skålen att den kunnat skvalpa över. Blåslampan ~~xxxxxx~~ var inte pumpad. Det brukade ta minst 3 minuter från det spriten tänts innan man kunde öppna oljeskruven och tända oljegaserna. - Möjligen fanns det tjära på. fundamentet under motorn, vilket bidragit till attsprida elden till garneringen och bordläggningen bakom tanken. Nielsen hade inte rökt därnere. Brand hade utbrutit ettpar år tidigare i Södertälja då blåslampan sprutat brinnadde Motyl ett par meter varvid en kanna rödsprit antäddes men den gången hade elden snabbt släckts. Nielsen förnekat vårdslöshet vid detta tillfälle.

Kockan Larsson: Känt röklukt i kajutan och skyndat upp på däck ~~xxxxxx~~ där Nielsen just hållit på att pytsa upp en hink vatten. "Så mycket rök det är här!" hade hon sagt. - "Det brinner i motorrummet", hade Nielsen då svarat.Kockan ropat på kapten Bohman som skyndat ner. Alla 3 hjälpts åt i släckningsförsöken. Alla 3 förlorat alla ägodelar och ransoneringskort för vilka det ännu inte erhållit gottgörelse.

KK memorial 21.8.44

Av allt att döma harbästemannen handskats oförsiktigt med eld.Han säger sig hava släckt elden med en eldsläckningsvätska som funnits i maskin varjämte han begjutit eldhärden med kölvatten. Detta förklarar dock inte hur branden någon minut senare spritt sig till en så svåråtkomlig plats som bakom oljetanken om STB. Bästeman skulle därefter ha begivit sig upp på däck för att sköta navigeringen och meddela befh att ett fyrljus syntes Enligt befh version av händelseförloppet hade denna fyr siktats långt tidigare.Kokserskan skulle därefter varskott att " eld ånyo utbrutit i motorrummet" .Man frågar sig nu vem av de 3 personerna som under tiden stått till rors på det under segel liggande fartyget. Vadbemanningen beträffar vardenna aldeles för liten för ifrågavarande resa till Gotland. Ombord befunno sig 2 män och en kvinna,vilken skötte matlagningen, och kunde dessa 2 män inte tillnärmelsevis uppfylla fordringarna i § 5a i Sjölagen.

Ex officio

Bo Bergström

VERNER 17.8.44

Skepparen åtalad för underbemanning.

Sjöåklagaren Gösta Berglund instämde skeppare Bohman inför Nyköpings rådhusrätt mån 27.8.45 kl 10 för underbemanning. Fartyget borde ha haft minst 4 man ombord inkl befh. Rätten dömde Bohman till 25 dagsböter a 2 kr.

Historik Eget

Motorgaleas på 69 brton byggd 1901 av Rohwer i Nübbel av ek och furu. (Ex Xxxx) L. 18,7 B. 5,7 Ägd och förd av skeppare Bengt Gustav August Bohman i Ödängla, Kalmar län. (Ex Dora, Edvard,Wilhelm) 50 hkr motor 1932. Byggdes som Wilhelm 1901 för Kapitän Rudolf Fock i Finkenwärder, gick senare som Edvard,såldes 1915 till J.M.Nielsen i Mariager och fick heta Dora. 1918 såld till skeppare Werner Hansson, i Lyse,Bohuslän och fick då namnet Verner. 50 hkr motor insatt 1932. Såld mars 1936 till skeppare Carl Jakob Magnusson i Brandstorp och till sist till Bengt Boham i Ödängla 1937. I maj 1937 på resa Höganäs-Mälaren med tegellast måste Verner gå in till Kalmar för axelskada och då resan fortsattes sprck ena motorcylnderhuset då skutan i uppblåsande storm kommit i närheten av Sandhamn. I 10 dygn kämpade den tungt lastade galeasen i oavbrutet hårt väder med vind och sjö ner mot Ölands Norra Udde.Motorskylightet slogs in,hon sprang läck och pumpen krånglade då ms Ella av Raumo kom till hjälp och kunde bogsera henne till Oscarshamn. - I juli 1938 fick hon grundkänning i Mälaren och sjönk i marvatten på 10' vatten efter vilket hon blev driven och rep på slip. - 16.6.39 på resa Lübeck-Västervik med saltlast grundstötte hon SW Inlängan i Karlskrona skärgård sedan Bohman förväxlat klippljuset från fiskebåtar med fyrljus på kusten. Dengången kom Verner flott med hjälp av fiskebåtar,och fick bara midre läckor. - 19.10.42 utbröt eld i skansen och ett skott sönderbrändes.

Massflykten från Baltikum hösten 1944 Eget

Vid denna tid, då verners skeppsbrutna kom in till Gotska Sandön, pågick en oorganiserad massflykt i småbåtar från det av Sovjetarmén hotade Baltikum till Sverige.Dygnet runt kom alla slag av överlastade flyktingbåtar till Gotland, Gotska Sandön, Stockholm skärgård,till Ölandskusten,Skåne och långt upp efter Norrlandskusten. Det var människor ur alla samhällsklasser som gav sig av ut på havet i skräck för Röda armén.Flyktingarna jagades av ryska båtar och flyg och av tyska örlogsfartyg och plan och otaliga namnlösa tragedier utspelades till havs. I många fall räddades folk från sjunkande båtar av svenska örlogsfartyg och lastbåtar.Hårt väder rådde veckor i sträck och bidrog till att bara en bråkdel av de flyende nådde säkerheten i Sverige. Den 23.8 kom 15 personer i en läckande båt till Gotska Sandön och natten till 24.8 ytterligare en båt med 9 personer. 2 fiskebåtar med flyktingar kom till Slite med c:a 70 personer,varav många

VERNER 17.8.44

barn i dålig kondition. Hela släkter lämnade sina gårdar på Ösel och Dagö och gav sig av. Samma kväll kom 40 i en motorbåt till Nynäshamn.Det hade varit 6 båtar som givit sig av med över 200 personer ombord men tyska vaktfartyg sänkte 3 båtar med artilleri och automatkanoner och dödade alla c:a 160 ombord, mest kvinnor och barn. Söndagsdygnet 27.8 kom 101 personer i småbåtar till Gotland, 20 nådde Gotska Sandön och 10 Fårön. Bland flyktingarna fanns professor, läkare, officerere, studerande, ingeniörer,lärare köpmän och fiskare. Efter ett avbtott fäx beroende på hårt väder nådde 12.9 2 båtar Slite och 2 andra Fårön. En båt med 8 personer hade gått under till havs, - Den 16.9 kom ss Nedjan in till Smöjen med 9 flyktingar som i sista stund tagits upp från en båt som sjönk kort därpå. - Vid midnatt natten till 23.9 inboserades till Visby 3-mastskoerten Iane Teär av Tallinn på 250 ton med över 180 personer ombord , varav 52 tyskar ur Organisation Todt, som hade full stridsutrustning med sig. Lastrummet var fyllt med röntgenapparater o.a utrustning från sjukhus och tandklinikker som skulle förts till tysk hamn undan Sovjetarmén. Med motorstopp och utan olja bogserades skonaren in till Visby. - Den 26.9 fanns över 3000 flyktingar på Gotland inhysta i alla tillgängliga lokaler i Visby och nya skaror kom varje dygn. 123 flyktingra, varav 40 småbarn, kom sön 24.9 i en läckande motorbåteas till Nynäshamn följd av en fiskebåt med ytterligare 38 sjösjuka utmärglade människor i bedrövligt tillstånd. De hade varit 3 dygn till havs. Den 24.9 kom båtar även till Sandhamn,Dalarö och Gävle. 120 personer i en läckande båt nådde Fårösund 27.9 där 3 fördes till sjukhus. Samtidigt kom en segelskuta med 78 till Gotska Sandön. Jagaren Gävle under befäl av KK Theraaenius räddade 26.9 i 18 sekundmeters kuling i Gotländska farvatten 16 kvinnor, 10 små barn, 28 män från en 12 meter lång motorbåt som drev redlös och sjunkande. De fick halas upp med linor under svåra förhållanden i grov sjö från den fullpackade båten. En man gick överbord och föösvann. En man drunknade innan man lyckats få upp honom. Den 29-30.9 kom 300 till Slite, Sandön och Fårön. Då hade på 14 dagar 36000 människor nått Sverige ,därav 24000 finnar som flydde undan tyskarna i Nordfinland. - 1.10 kl 12 landade 2 tyska bombplan med 6 estländare, 18-30 år, vid Kortarve gård i Alva socken på Gotland sedan besättningen fällt bomberna i havet istället för vid fronten i Estland. Det var ett Fokker och ett Heinkel plan . En båt med c:a 8 personer sjönk 30.9 i grov sjö 4′ öster om Svenska Högarna. En kustbevakningsbåt fann bara vrakspillror. - 2-3.10 kom två motorbåtar och en segelbåt till Nynäshamn med 140 flyktingra som varit 5 dygn till havs utan färskvatten. En 4-årig flicka var död, en man hade spolats överbord. - Ett tyskt fartyg med 500 flyktingar torpederedes 3xx1xx 3.10 utanför Memel,klövs iut och sjönk omedelbart. 36 överlevande togs upp av 2 andra flyktingbåtar som avgått samtidigt från Ahrensburg och dessa

VERNER 17.8.44

2 båtar nådde Gdynia. - Den 3-5.10 kom 750 flyktingar till Gotland. En båt med 18 slog runt i bränningarna vid Gotska Sandön kort före gryningen 4.10. En 4-årig flicka drunknade, 11 personer räddades av fyrpersonalen med konstgjord andning . 8.10.10 kom 500 flyktingar ,därav ett stort antal barn, till olika hamnar på Gotland. Mån 9.10 infördes 34 balter av en svensk jagare till Nynäshamn efter att ha räddats nära Gotska Sandön från en större och en liten motorbåt. - Dygnet 24.10 flöt efter 15 sekmeters kul-ing en mängd vrakgods iland på Gotska Sandöns NO-sida, bl.a en fällbar mast med spristång, damkappor, packade resväskor, skor och barnkläder. Flyktingströmmen hade då minskat allt eftersom Sovjetarmén ockuperade Estland och Lettland. 3 flyktingar som kommit till Sandön natten till 24.10 påträffades skräckslagna av fyrpersonalen .De trodde de hamnat på rysk område sedan de sett röda stjärnor på telefonstolparna. - Tors 26.10 kom 140 till Gotland, 31.10 46 till Slite och Rute, den 10.11 115 till Herrvik. Flyktingströmmen till Gotska Sandön hade 24.11 nästan helt upp-hört. Då hade under hösten 1042 människor tagit sig dit,varav 863 under september-Oktober. -Efter en månads stiltje i flyktingsströmmen kom 21.12 1944 123 letter i en överlastad båt till Slite.De hade givit sig av på natten från kusten nära Windau. Staden stod då i brand och bombades av sovjetplan. - I januari 1945 förde marinen över 300 flyktingbåtar av alla slag över till Västervik för uppläggning. En Estnisk skonare Manni som i sept 44 kom till Gotland tvingades av myndigheterna att avgå igenmot Öland eller fastlandet eftersom flyktinglägren var överfyllda på Gotland. Stormvarning var utfärdad och Manni förliste mellan Gotland och Öland. I aug 47 begärde Mikhel Sutt,Halmstad, och 2 andra Ester ett skadestånd på minst 16000 kr från svenska Staten efterso förlisningen brrott på de svenska myndigheternas åtgöranden. De fick inte ett öre. Omhändertag-andet av alla dessa flyktingar är inget stolt kapitel för svensk vidkommande och kröntes av Baltutlämningen 1946. För utrikesminister Östen Undéns vid-kommande var det enda viktiga goda svenska relationer till det mäktiga Sovjetunionen.

RANJA 18.8.44

BOMBSKADAD I BREMEN - BRANDBOMB FÖRSTÖRT KAPTENENS BADRUM - SPLITTERSKADOR.

Journal

Tors 17.8.44 kl 14.30 anlänt till Bremen och förtöjt vid kaj på anvisad plats för lossning av malmlasten.

Fre 18.8 kl 13.30 börjat lossningen och fortsatt densamma till 22.30 då arbetet avslutades på grund av flyganfall. Samtliga av befäl och besättning beordrats att uppsöka ett skyddsrum på kajen. Flyganfallet var oerhört svårt. Flera fartyg,som låg i samma hamnområde som Ranja ,blev sänkta eller övertändes av brandbomber. En brandbomb träffade Ranja. Den slog genom båtdäcket om STB ner i befh badrum där den klippte av röret till sanitetstanken och spräckte badkaret. Befh och 1e styrman var vid två tillfällen nere vid kajen för att efterse om fartyget skadats. På grund av intensiv brandrök kunde ej någon skada upptäckas. Fartyget låg och red hårt mot kajen varför det kan tänkas att skräckningar uppstått i båtdäcket.Under resan har en del läckor förmärkts. Då lågvatten rådde vid tillfället kan tänkas att fartyget erhållit bottenskador genom de hårda törnar fick mot kajen så länge anfellet varade. Dörrspegeln till salongen om BB spolierades vid tillfället och en mängd mindre skador uppstod över och under däck.

Lör 19.8 kl 04.15 blåstes faran över.Fartyget pejlats och befunnits tätt .

[signature] L.A.Rätz Bremen 19.8.44
1e styrman 2e styrman Hugo Nylén
Befh

Journal

Fre 13.9 vid dockning vid Ekensbergs varv,Stockholm,upptäcktes vid besiktning att skador uppstått på BB bordläggning vid fartygets hårda slag mot kajen under den svåra bombningen i Bremen 18.8 och att även svåra skador uppstått om STB,vilka måste ha skett vid samma tillfälle då norska ms William Blume på c:a 7000 ton låg på vår STB-sida och slog hårt mot Ranja.

Besiktningsinstrument

Sjökapten Anders Edgren inspekterat vid Ekensbergs varv 11.9.44 ff
Bordläggningen STB: 7 plåtar riktas, en förnyas,5 spant riktas,växlar svetsas 4 meter.
Bordläggningen BB: 13 plåtar riktas,2 förnyas delvis,10 spant riktas
150 lösa nagel STB & BB ~~xxxxxxx~~ svetsas.
Slingekölen BB riktas.
Rodret: 4 ~~rodertatta~~ tappar, 4 bussningar,4 muttrar, 2 fyllnadsplåtar förnyas
Akterdäck: 2 stormportar riktas,spolledningen repareras.

Forts

RANJA 18.8.44

Akterrummet: 4 spant & 2 däcksbalkar kapas,riktas och återfastsättas.
Garneringscement förnyas.
Tankar etc: Länsledningar lagas,bottencement förnyas,garnering kompletteras
Maskin: Huvudångrören provas och återfastpackas med ny isolering.
100 läckande flänsar ompackas.Bräckta bultar förnyas i maskin- och buntlagerbäddarna.Lösa nagel förnyas i bäddarna. BV inslipas etc
Winscharna: 6 rörledningar på däck repareras med komplettering av detaljer.
El.nätet: 3 hyttarmaturer förnyas inkl 4 strömbrytare.
Matarledningen från maskin till förpiken förnyas.
En marinarmatur med strömbrytare och dosa dörnyas.
Båtdäck STB: 6 meter däcksplankor förnyas.(2 st)
Befh badrum: Nytt badkar med rör, nytt tvättställ, ny wc-stol,mya durkplattor, 6 meter nytt spolrör till sanitetstanken, ny kikkran nytt av,oppsrör mm
Salongskorridoren BB: En armatur med 1½ meter ledning förnyas.Dito STB.
Diverse: Alla däck midskepps drivas och beckas.
Arbetsbåten repareras.
7 nya sidoventilglas.
5 nya skylightglas.
1 skorstensstag BB och ett STB förnyas.

Kostnad 36745:-
Ranja kom till varvet 5.9.44, låg dockad 15.9- 4.10, därfter upplagd.

Crew

Mässuppassaren avmönstrat 19.9,kock & stuert avmönstrat 7.10, chief ½ 2e maskinist 9.12, 2e styrman 9,12, befh avmönstrat 22.12.44.

Assurans

Rederiets sluträkning till SKN 5.2.45 = 39244:51
SKN utbetalningar saknas.

Historik Eget.

Lastångare på 1259-brton byggd 1916 i Stavanger av stål (Ex Roar)
L.71 B.11 Tillhörig red AB Ranja (Dag Sundén-Cullberg) i Stockholm.
Ingen historik. Tidigare krigshaverier: 13.1.43 flygattack i Rotterdamkonvoj.

Detaljer om bombraiden 18.8

Se Polaris 18.8 sid 2

POLARIS 18.8.44

BOMBSKADAD I BREMEN UNDER SAMMA RAID SOM SKADADE RANJA OCH PATRIA.

Journal

Fre 18.8.44 kl 10.30 förhalat till lastningskaj i Bremen. Börjat lasta koks kl 11.40 med en kran och besättningen spikat upp för däckslast. Flyglarm 17.30-18.30. Besättningen i skyddsrum. Åter flyglarm 22-24. Alla utom 1e styrman gått till skyddsrum.Kl 22.30 kraftiga bombnedslag i kanalen i fartygets omedelbara närhet.Fartyget skakade våldsamt och häftiga knyckar uppstod i förtöjningarna.

Lör 19.8 Kl 00.00- 02.00 pågick flyglarmet. Kl 06 fortsatt lastningen. Kl 18 slut med lastningen på grund av brist på koks.Visat sig att en del utombordsskador uppstått.Bl.a har bultarna till halkiparna på poopen skräckts så att en halkip lossnat.

Bremen 20.8.44

A.E.Lundberg 1e styrman

T.Dahl Öv.maskinist

N.H.Nilsson Befh

Besiktningsinstrument

Kapten Anders Edgren besiktigat 25.10.44 vid Finnboda Varv,Stockholm
Även skador från minexplosion den 12.7.44 mehxskadax
Skador genom bombfällning 18.8.44

Bordläggningen STB: 9 plåtar förnyas i stråk H.I.K.
14 kontraspant med huvudspant förut riktas på plats
20 huvudspant av bulb akterut riktas, 17 cementfack förnyas.
Bordläggningen BB: 8 plåtar förnyas i stråk G,H,F,K., 3 plåtar riktas
21 huvudspant riktas, 2 apant kapas & förnyas, en cementkista losshugges och ilandtages,förliga akterpikskottet förnyas på 2 ställen efter kapning, skarvar svetsas mm
Recesstaket: Plåt kapas och förnyas 2500x900x10
Garnerings-& rännstenscement förnyas som erfordeligt.
Bottenventilerna inslipas och fastpackas åter.
Halkipar: 2 st akter fastsättas med nya fiskar & bultar,plåten under dem riktas, en cementkista runt halkiparna losshugges och borttages.
3e styrmans hytt: Nytt tvättställ.
Wires: 120 famnar 3" wire förnyas.
Bottenmlning.
Kostnad 35925:-
Polaris låg vid varvet 4.9- 25.11.44. Dockad i Beckholmsdockan 7-16.11
Bogserats dit och åter av Starkgrogg och Nygrogg.

Assurans

Rederiets generalräkning 16.3.45 = 38154:99
SKN 7.5.45 ersatt med 38154:99 plus 400:- till Edgren 8.1.45.

POLARIS 18.8.44

Ingen historik

Se Polaris 18.1.43 och 12.7.44

DEN VÄRSTA RAIDEN DITTILLS MOT BREMEN

Det för Bremens befolkning värsta angreppet utfördes natten mellan 18 och 19.8.44 av 273 Lancaster- och Halifaxplan ur Bomber Command som flög in över staden i 5 vågor och fällde 863 ton bomber,varav 420.000 st. Thermit-brandbomber,sedan en masterbomber först markerat målområdet. För att slå ut den tyska radarn fälldes tonvis av stanniolremsor. Raiden träffade hela stadsområdet. I de västra förstäderna orsakade en eldstorm total förstörelse, liknade den i Hamburg i juli 43. Brandkårerna stod hjälplösa och måste inrikta sig på att lotsa ut människor från bunkrar och skyddsrum som hotade att kringrännas av eldstormen. 100-tals människor brändes till döds i skyddsrum och på gatorna. På uppsamlingsplatserna flockades över 49000 hemlösa människor som förlorat allt utom kläderna på kroppen. 25000 våningar förstördes, liksom en mängd offentliga byggnader, museer, skolor, kyrkor,varuhus etc. Endast 2 brittiska plan sköts ner. De hemlösa dirigerades till fots till durchgangslager i Lilienthal, Ritterhude, Hasbergen och Osterholz-Scharmbeck där stora svårigheter uppstod att förse alla med något att äta. Tusentals människor måste sova i det fria. Det fanns inget vatten i Bremen, inget ljus, ingen gas, ingenting fungerade längre. Kajer, magasin, kranar, allt var sönderbombat och all lastning- och lossning av fartyg omöjliggjord. 1058 döda kunde räknas in, men flera hundra människor saknades. 756 lik begravdes i stekande sommarhetta fram till 23.8 i öppna massgravar , 60 lik kremerades. Att ordna gravar för var ocn en var inte längre möjligt. -Den 1.9.44-17.2.45 kunde stora enheter av KZ-fångar, krigsfångar och Fremdarbeitern under militär uppsikt röja upp så pass i hamnområdet att några ställen åter kunde användas 1520 meter kaj och 55 kranar blev iståndsatta. För dessa fångar fanns inga skyddsrum vid bombanfallen, De fick ligga i splittergravar och hur många som dödades finns det inga uppgifter om. Importen av svensk malm uppgick i jan 44 till 1370000 ton i Bremen. I dec 44 var det endast 11000 ton och inga fartyg kom längre från Norska hamnar,inte heller några svenska fartyg sedan sept 44. "Der Krieg geht mit Laufschritt seinen Ende entgegen."

PATRIA 18.8.44

BREMEN AUGUSTI 1944 - FLYGLARM, FLYGLARM OCH ÅTER FLYGLARM.

Journal

Mån 7.8.44 kl 15.40 avgått från Oxelösund med last 1v 1994 ton järnmalm.

Ons 9.8 kl 01.25 passerat Sandhammaren i Nord. Passerat gränsen mellan 200 och 300%.Kl 22.50 ankrat vid Laböe för kontroll.Fortsatt 23.05.

Tors 10.8 Fortsatt resan genom Kielkanalen. 11.20 ankrat på Altenbruch redd i väntan på order. Div. flyglarm under dagen.

Fre 11.8 till ankars på Altenbruch redd. Flyglarm 23-24.Överflygningar av stora bombplansförband. Lv-eld.

Lör 12.8 kl 00.00-01.50 överflygningar och lv-eld. Kl 23-24 flyglarm,överflygningar av stora förband bombplan, lv-eld, lufstrider,störtande plan

Sön 13.8 kl 00.00-01.30 fortsatta överflygningar och luftstrider.Div flyglarm under dagen.

Mån 14.8 Flyglarm 00.10-00.50. Flyglarm 22.55-23.55, överflygningar.

Tis 15.8 Erhållit order att avgå i konvoj.Lättat ankar 19.40 och fortsatt resan. Passerat Cuxhaven 20.50 och ingått i konvoj med lots och marinsoldat ombord. Kl 23 - 23.20 flyglarm. Överflygningar. Fartyget helt mörklagt.

Ons 16.8 Kl 00.30-01.30 flyglarm,överflygningar, lv-eld. Kl 01.25 minexplosion i närheten av fartyget som skakade våldsamt. Kl 08.05 passerat Bremerhaven och fortsatt till Bremen.Hela förmiddagen flyglarm.Häftig lv-eld.Störtande flygplan. Kl 01.30 förtöjt i slussen till Industrihamnen i Bremen.Slussning omöjlig p.g av strömavbrott. Kl 17.35-18 flyglarm. Kl 18.05 fortsatt då slussen var klar. Kl 19 förtöjt vid Kemp Kai i Bremen. Kl 22.15-24 flyglarm,överflygningar, lv-eld,splitternedslag över fartyget.

Tors 17.8 Flyglarm 00.00-02.10. 10.30-11.35, 22.40- 24. Överflygningar och lv-eld.

Fre 18.8 Flyglarm till 00.40. Fartyget utlossat kl 09.Förhalat 10.45 till Röschlingskajen för lastning. Kl 22.20 flyglarm följt av våldsamt bombanfall mot staden och hamnen .((Se Polaris 18.8.sid 2)) Flera bombnedslag i närheten av fartyget som skakade mycket kraftigt. Splitternedslag ombord.

Lör 19.8 Angreppet pågick till 01.30. Flyglarmet upphört 02.10. Våldsamma eldsvådor i staden och hamnen hela natten och dagen. Fartyget insvept i brandrök.

Sön 20.8 div. flyglarm och överflygningar under dygnet. Börjat lasta koks kl 15.30.

Mån 21.8 Inget flyglarm under dygnet.

forts

PATRIA 18.8.44

Tis 22.8 Flyglarm 01.30-02.40. Överflygningar. LV-eld.

Ons 23.8 Inget flyglarm under dygnet.

Tors 24.8 Flyglarm 09.30-14.30. Överflygningar,LV-eld.

Fre 25.8 Flyglarm 09.45-13.10. Överflygningar, LV-eld.Fartyget färdiglastat kl 14. Last 1992,2ton kol & koks. Avgått från Bremen 14.20.Flyglarm 14.40-14.55. Kl 20.50 ankrat på Bremerhavens redd i väntan på konvoj. Kl 23.10 flyglarm, överflygningar, lv-eld, splitter över fartyget.

Lör 26.8 Till ankars på Bremerhavens redd i väntan på konvoj. Flyglarm 00.00-01.35. Överflygningar. Flyglarm 03.10-03.40. 11.30-13.05 med överflygningar, lv-eld. Kl 17.40 lättat ankar och fortsatt i konvoj Flyglarm 20.10-24.Överflygningar. Fartyget mörklagt.

Sön 27.8 Flyglarm till 00.55. Kl 03 passerat Cuxhaven. Erhållit meddelande att Kielkanalen är spärrad p.g av flygfällda minor. Ankrat 03.40 på Altenbruch redd. Lättat ankar 07 och gått tillbaka till Cuxhaven för att hämta eldare Carl Lindberg som vårdats på sjukhus därstädes. Kl 08 hämtat Lindberg och fortsatt till Brunsbüttels redd och ankrat där kl 10.10. Kanalen fortfarande spärrad. Flyglarm 12.05.Konstgjord dimma lagts ut över fartygen och redden. Kl 14.20 Faran över. Åter flyglarm 19.15-20.15. Kl 20.45 erhållit lots samt order att gå in i kanalen då denna åter var klar. Slussat i Brunsbüttel 21.20-21.55. Kl 22.55 tjocka.Förtöjt vid kanalbanken. Kl 23 flyglarm.

Mån 28.8 flyglarm till 01.45. Tjockan lättat 08.30, fortsatt resan. Flyglarm 11.40-13.25, gjort fast vid kanalbanken. Kl 17.45 förtöjt vid kanalbanken på order från signalstationen. Slussen i Holtenau obrukbar på grund av strömavbrott. Kl 20.25 fått order fortsätta. Kl 21.05-21.25 slussat ut ur kanalen i Holtenau. Kl 23.05 lämnat marinlotsen vid Kiels fyrskepp. Erhållit order att ankra till dagningen på grund av vrakfara i farleden. Ankrat 23.35.Fartyget helt mörklagt.

Tis 29.8 Lättat ankar 04.40 och fortsatt, Div. flyglarm under dagen med överflygningar. Kl 22 passerat svenska territorialgränsen.Passerat Falsterbokanalen, Överflygningar och svensk luftvärnseld.

Ons 30.8 fortsatt under ledning av lots. 05.35 erhållit order av svensk vedettbåt att ankra omedelbart på grund av minfara.Ankrat utanför Hälsingborgs hamnpirar. Lämnat lotsen. Kl 13.05 erhållit meddelande genom lotsarna att farleden var klar.Lättat och fortsatt resan,

Tors 31.8 00.25 ankrat på Varbergs redd enligt order från Marinmyndigheterna för att invänta dager för passage genom de svenska mineringarna. Kl 04 fortsatt under minlots ledning. Kl 10.10 förtöjt i Sanngårdshamnen i Göteborg.

Göteborg 31.8.44

H.Fredriksson N.Jansson Donald Adelson
1e styrman 2e styrman Befh

PATRIA 18.8.44

(Journalutdraget insänt till SKN av Göthabolaget,Göteborg 1.9.44)

Assurans

Rederiet i brev 28.4.47 upplyst SKN att " inga skador ha upptäckts som kunna tänkas hörröra från bombexplosionerna."
Okänt på SÅAF enligt P.M. 18.12 45.
Förfaller enligt SKN brev 28.4.47

Eget

Historik

Se 22.6.44

Övriga krigshaverier

6.4.44, 24.7.44, 18.8.44

Detaljer om Bremen Aug 44

Se Polaris 18.8.44 sdi 2.

KATTEGATT 19.8.44

BOMBKAOS I BREMEN - INGEN LÄKARHJÄLP - STUERT DOG I HJÄRTATTACK.

Rapport

Liggande i überseehafen 2, Frihamnen, i Bremen, förtöjd vid kaj. 26 ombv
Splitterskadat vid bombraid lör 19.8.44 kl 00 - 00.50 2:e styrman skadad
Steward Andersson död i hjärtattack.

Fre 18.8 kl 13.30 anlänt till Bremen med malmlast från Oxelösund och förtöjt vid anvisad kajplats i überseehafen Zwei. Kl 22.30 blåstes flyglarm.

Lör 19.8 kl 00 började ett osedvanligt våldsamt bombardemang, varvid spräng- och brandbomber föllo alldeles i närheten av fartyget som skakades våldsamt och av lufttrycket från bombkrevaderna kastades mot och från kajen. Fartyget erhöll sendast mindre splitterskador men flera andra fartyg liggande akter om Kattegatt sänktes vid kajen och andra stodo i ljusan låga. Kl 01.55 blåstes faran över. Staden och hamnområdet brann hela natten och morgonen. Steward Olof Henrik Andersson, vilken tillsammans med några av den övriga besättningen inte gått till skyddsrum utan stannat ombord, fick vid bombardemanget en häftig chock varvid hjärtat började krångla. Försök gjordes att anskaffa en läkare men kajen spärrades av branden och alla tellefonlinjer voro avbrutna varför ingen kontakt med staden och läkare kunde erhållas. Kl 08.20 avled steward Andersson i sin hytt. 2e styrman Munge träffades av fosfor från en brandbomb när han skulle springa till skyddsrum under pågående bombardemang. Munge blev förbunden för sina brännsår å armar och rygg. Munge besökte en förbandsplats där läkare förklarade att hans skador ej var av allvarligare art. - Vid mönstringen 21.6.44 uppvisade steward Andersson ett läkar intyg av den 7.3.44 vilket var utan anmärkning. Ej heller har Andersson visat ngr sjukdomssymptom sedan mönstringen.

Nordenham 24.8.44

Helmer Hansson
Befh

Sjöförklaring ombord i Nordenham 24.8.44

Evald Harms, Konsulatssektetär.
Befh på Agne, Axel Wilhelm Stahre. f.3.4.80 & befh på Triton, Oscar Risberg, f. 8.12.90
Befh & Ie styrman inget att tillägga.

Kocken Lundin: Stuert klätt på sig vid midnatt för att uppsöka ett skydds rum. I samma ögonblick kreverade en bomb på kajen och stuert slungade tillbaka. Så faort anfallet var över gick Lundin ner till stuert för att se till honom och fann då att stuert fått en chock. Lundin märkte att han fått en skråma på pannan. troligen då han kastats tillbaka av

KATTEGATT 19.8.44

tryckvågen vid explosionen. "Er bemühte sich um ihn, und der steward konnte die ganze nacht über nicht schlafen." Mot morgonen hört stuert stöna. Lundin gick då upp och underräattade befh som kom ner till hytten.Även telegrafisten kom dit. Båda var hos honom tills han dog. Då stuert var mycket svag efter chocken vågade man inte ge honom en konjak eller något starkare medel.

Telegrafist Engstrand: I skyddsrum under flyglarmet. Hörde senare på natten när han låg i kojen, att stuert stönade och gick då upp till befh som redan väckts av kocken.Tillsammans med befh var han sedan hos stuert tills han dog. " Bis zum ableben des stewards."

Crew list

Befh Helmer Johan Hansson, Lerbergsgatan 1, Höganäs, 18.11.92 Väsby
Ie styrman Sten Birger Fröberg, Brunnby, 21.10.12
x 2e styrman Arne Valdemar Magnus Munge, Knisslinge, 26.9.16 (Brännskadad)
3e styrman Erns Wilhelm Länje, Hälsingborg, 4,7.05
Telegrafist Jacques Harald Engstrand, Kungsbacka, 20.8.17
Chief Nils Andersson, Yngsjö, 22.5.88
Ie maskinist Herlof Evald Thore, Malmö, 27.11.83
2e maskinist Ture Reinhold Johansson, Karlshamn, 25.6.02
+ Steward Olof Henrik Andersson, född i Viken 12.7.84. H-b sjömanshus nr 27
Kock Leonard Valdemar Lundin, Hälsingborg, 29.10.99
Mässuppassare Karl Gustav Olsson, Lund, 25.2.24
Matros Otto Alfred Persson, Simrishamn, 11.12.79
Matros Edvard Tuvesson, Simrishamn, 16.8.79
Matros Karl Bernhard Öhrling, Gävle, 20.3.97
Lättmatros Axel Wilhelm Nilsson, Mörrum, 30.8.20
Lättmatros Erik Berner Karlsson, Hemmingsjö, 20.8.17
Lättmatros Nils Erik Börjesson, Torsby, 9.5.22
Jungman Sven Gunnar Stenbäck, Västervik, 22.9.24
Jungman Sben Åke Böckman, Landskrona, 10.1.25
Jungman Kurt Hans V. Törnquist, Örja, 18.3.27
Donkeyman Oscar Harry Hansson, Glimåkra, 21.6.90
Eldare Nils Gunnar Larsson, Gävle, 16.2.12
Eldare Knut Erik V.Billquist, Malmö, 28.3.05
Eldare Sven Arvid B.Olsson, Gävle, 20.8.18
Lämpare Nils Augsut Tufvesson, Landskrona, 13.4.21
Lämpare Alfred Sixten F. Sejsing, Jukkasjärvi, 4.12.18

KK memorial 14.11.44

"Splitter haglade över däcken och anställde skador...Utgången från kajen

KATTEGATT 19.8.44

spärrades av våldsamma bränder.... alla telefonlinjer brutna..
Orsak: Stewarden erhöll vid det våldsamma flyganfallet en sådan häftig hjärtattack att han några timmar senare avled.

Ex officio

Bo Bergström

Fänge & Påhlssons rederier, Hälsingborg, till SKN 9.9.44

Styrman Munge, ss Kattagatt.

Vid bombanfall mot Bremen blev rubr. person på väg från fartyget till skyddsrum träffad av fosfor från en brandbomb. Kläderna fattade eld varför han måste kvarlämna dessa brinnande på kajen. Vi bli tacksamma för Edert meddelande huruvida ni lämnar någon ersättning för de förstörda kläderna.

(SKN 12.9.44 förklarat sig villigt att ex Gartia ersätta den uppkomna förlusten.)

Räkning till SKN 21.9.44

Styrman Munge har vid besök hos AB E.Ohlssons Beklädnadsmagasin i Malmö såsom ersättning för i Bremen förstörda kläder utsett följande varor:
Kostym 200:- Rock 110:- Hatt 53:- Kalsonger 13:50 Tröja 12:50
Strumpor 5:50 Skjorta 40:50 Slips 14.50 skor 65:- livrem 12:50

Summa 528:-

Fänge & Påhlssons rederier till SKN 25.8.44

Med anledning av Edert telefonsamtal i lördags ha vi varit i förbindelse med befh å ss Kattegatt som meddelade att han icke kunde upplysa om vilka kläder Munge hade på sig till skyddsrummet, men atthan just kommit från ett besök i staden och att han vid återkomsten från skyddsrummet endast hade ett ställ lånade blåkläder på sig. Kapten Hansson kunde heller inte lämna upplysning på någon annan besättningsman som sett styrman Munge vid detta tillfälle.

Svar från SKN 29.9.44

att " enligt vår uppfattning Munges krav synas oss avsevärt överdrivna. Då det emellertdi knappast torde löna sig att göra ytterligare efterforskningar i denna sak, erbjuda vi oss att ex Gratia utbetala sammanlagt kr 400 för de effekter som förstörts för Munge. (Utbet. t.red. 6.10.44)

Egna noteringar

1119 ton bomber över Bremen

I nattraiden den 19.8.44 fällde R.A.F. 1119 ton spräng- och brandbomber över Bremen. Kattagatt slå för malmlossning i Überseehafen som ett av de sista svenska fartygen efter det sjöfartsstopp på Tyskland som svenska regeringen proklamerat efter det SKN den 20.8 inställt all kaskoförsäkring

KATTEGATT 19.8.44

på tyska hamnar. Efter detta datum lämnade inga fartyg svenska hamnar destinerade till Tyskland. Spräng- och brandbomber föllpå båda sidor om Kattegatt, ångaren skadade våldsamt och oväsendet var helvetiskt. Jättelika bränder utbröt runt hela frihamnen, flera fartyg sänktes och andra brann som facklor. Även vattnet brann av utströmmande olja. De som var kvar ombord sökte skydd i maskin och i hytterna. Stuert fick en häftig chock med svåra smärtor i bröstkorgen, andnöd och krampanfall. Det fanns ingen möjlighet attfå tag i läkare. Alla utvägar blockerades av rasmassor och bränder. telefonerna var döda . 2e styrman återkom efter raiden med stora brännsår på rygg ocg armar och iförd en overall sedan han fått fosfor på sina egna kläder och tvingats kasta av sigdem på kajen. Stuert dog först kl 08.20 . En lättmatros fått trumhinnorna spräckta. Bränder rasade hela lördagsdygnet, allt var kaos och var man var utlämnad åt sig själv. Efter lossning förhalades Kattegatt till Nordenham där en sekreterare från konsulatet förrättade sjöförklaring ombord och lät hemligstämpla protokollet. Kattegatt återvände till Hälsingborg i barlast och besättningen avmönstrades. Ångaren låg sedan upplagd till krigsslutet i maj 45. En av de första fredresorna gick till Portishead med virke från Norrlandshamnar. I slutet av aug 45 kom Kattegatt till Antwerpen från Gävle m.fl som en av de första svenska efter kriget.

Historik

Lastångare på 2180 brton byggd 1903 vid W.Gray & Co ltd i West Hrtlepool av stål. (Ex John Lundwall, Elisabeth Harrison, Madame Enterprise,Alicia) L. 87,6 B. 12,8 Tillhörig Red AB Orvar (Joel Fänge) i Hälsingborg. 3500 dw 806 ihkr. Rep efter <u>flyganfall 1.7.43</u>. (se 1.7.43)

5.1.48 gick 22-årige matrosen Alf Gustav Axell, Karleby, överbord i grov sjö 40'NO Ölands södra udde och försvann.

12.9.48 då Kattegatt gick på traden Ridham Dock- New Foundland och låg vid kaj i Mont Louis,N.F. omkom Ie styrman Ivar Berth Andersen,Tönsberg, 56 år, vid sängrökning i sin hytt .Han jordfästes i Montreal.

Mån 6.11.49 på resa Aalborg-Stettin i barlast då Kattegatt kl 19.15 kommit i närheten av Stubbenkammer utanför Rügen i leden Sassnitz approaches i lugnt väder inträffade en magnetmineexplosion i kölvattnet akterut på 28 meters djup. Fartyget stegrade sig en smula o i ljuset från lanternorna skymtades rök akterut. 2 man kastades ur kojerna. Fartyget stoppade och ankrade men fortsatte kl 19.40 och vände om mot Hälsingborg dit hon kom tis 7.11. kl 09.50. Obetydligt läck i en aktertank o div skador på propelleraxelns lager, rörledningar och inventarier.

(~~Se vidare 21.11.38~~)

KATTEGATT 19.8.44

I orkan februari 1953

Den 1-2-2-53 på resa Ridham Dock - Tommys Arms, N.F. fick Kattegatt i orkan på Nordsjön båda bryggvingarna och en livbåten sönderslagna. Befh, 3e styrman och rorsman stod tidvis till bröstet i vatten inne i styrhytten - som dock höll för påfrestningarna även om alla rutor sprängdes. Trots full fart i maskin drev fartyget 12' på 4 gång och in de fruktansvärda brotten kunde man se bottensanden på Doggers Bank. Kattegatt lyckades ta sig in till Immingham för provisorisk reparation innan hon gick ut igen. Innan hon kom till Tommys Arms fick hon kämpa sig igenom ännu en svår storm.

Sista resan en skräckresa november 1953

På utgående från Ridham Dock i Themsenmynningen i barlast till Tommys Arms, N.F. anlöpte Kattegatt söm 15.11.53 Vlissingen för att söka få sandbarlast. Någon sand kunde dock inte ställas till förfogande inom rimlig tid - i dem behövdes till reparation av de orkanskadade dijkarna. Mån 16.11 avgick Kattegatt därför helt "på lätten" - Ute på Atlanten c:a 700 miles NW Valentia på Irlandskusten mötte mycket hårt väder och i den grova sjön rullade ångaren fruktansvärt och skakade våldsamt när propeller med korta mellanrum gick fritt i luften. Vid ett av de våldsamma kasten kl 22 den 21.11 sprack botten i cirkulationspumpens kolvhus och maskinen måste stoppas för att den inte skulle gå varm och spränga cylindrarna. Vindstyrkan var uppe i 30 sekm i byarna och i helt manöverodugligt skick kastades ångaren nu tvärs sjön och började rulla på ett obeskrivligt våldsamt sätt. De rykande vattenbergen lyfte henne 12 meter varpå hon liggande nästan på sidan rutschade ner i vågdalarna för att lyftas igen och rutscha ner i ett oavlåtligt pendlande. Maskinpersonalen gjorde allt som kunde göras för att få skadan reparerad men det stod snart klart att för en reparation måste hela maskineriet först lyftas ur fartyget. Befh Stig Tved-Jensen, Hälsingborg, lät sända ut SOS från positionen N 52 45' - W 33 40' med begäran om omedelbar assistans. Vid av befh sammankallat skeppsråd fordrade majoriteten av besättningen, 27 man, att väderleksfartyget U.S. Mattagora på 1000 ton som låg 70' därifrån skulle ombedjas komma upp och ligga stand by för alla eventualiteters skull. Livbåtarna klargjordes och livbälten utdelades men den första oron lade sig snabbt. Rederiet fick telegram direkt från Kattegatt via radio Valentia. Från Queenstown avgick kl 12 sön 22.12 högsjöbogseraren Zwarte Zee av Rotterdam på 836 brton som dock skulle ha minst 3 dygn att göra för att nå Kattegatt Stormen avtog den 22.12 men mycket hög dyning kvarstod och de 17 männen på Kattegatt fick vänta i 5 dygn innan hjälpen kom fram. Hela tiden rullade och slingrade fartyget våldsamt och matlagning och sömn var inte

KATTEGATT 19.8.44

att tänka på.Även de starkaste knäcktes snart av de fysiska strapatserna. Man försökte rigga upp ett par presenningar som stöttsegel på backen, stagade i förmasten,men vinden slet snart sönder dem. Likadant gick det med en provisorisk fock.- Tis 24.11 kl 18 kom på begäran US Mattagora -Coast Guards weathership C -till platsen och låg stand by tills Zwarte Zee kom fram tors morgon 26.11.Dyningen var ännu mycket hög och då Zwarte Zee från 100 meters håll sköt över en raketlina hamnade denna över Kattegatts antenner. Det blev ett hårt jobb att få ner den. Sedan kunde man undan för undan hala över grövre wirar och till sist själva bogserkabeln som shecklades till STB-ankaret med 35 famnar kätting utsläppt som motvikt en 26.11. kl 16 började bogseringen mot Engelska Kanalen. Kattegatt hade då under 5 dygn drivit drivit 100'och låg 600' NW Valentia.-Många motighete mötte under den långa bogseringen men efter en färd på 1745 sjömil kom släpet sön kväll 6.12.53 in på Rivöfjorden och ankrade i tät tjocka.- Mån fm 7.12 avlämnades Kattegatt av Zwarte Zee vid Eriksbergs pir i Göteborg. - GP skrev 8.12 att Kattegatt var på gränsen till vad man kallar en flytande likkista och de 27 ombv, folk av 12 nationaliteter, var fullständigt utarbetade och uttröttade efter 14 dygns strapatser. 1e styrman, svensk medborgare, måste föras till Lillhagens sinnessjukhus efter att i 9 dygn ha hållits isolerad av befh i dennes hytt.Styrmannen hade helt knäckts av påfrestningarna, fick svåra anfall av förföljelsemani och var tidvis så farlig att han måste låsas in och bevaks av befh som en extra belastning för de ombv. Förutom den danskfödde befh var utöver 1e styrman endast 3 man svenska medborgare, nämligen stuert Victor Svensson,Hälsingborg, chiefen Sven Berndtssom och donkeyman Evert Forsberg. 2e styrman Hans Joachim Veltvichio var tysk medborgare, 1e maskinist Stefan Georgiou rumän och de övriga 20 polacker, tyskar,holländare,isländare,engelsmän,äster och letter samt en man från Malta plus den Newfoundländksa skeppshunden Björn. - Skeppsredare Joel Fänge i Hälsingborg beslöt sälja fartyget till nedskrotning. 18 av de 22 utlänningarna sändes 8.12 efter avmöastring till London. De 4 svenskara reste hem för att vila sig över julen. Den 12.12 53 såldes Kattegatt till Perssöner i Ystad och hämtades den 16.12 i Göteborg av Röda Bolagets Harald för sin sista färd till Revhuskåjen i Ystad.Hon hade då praktiskt taget sedan krigsslutet 1945 gått på den oerhört påfrestande traden mellan Ridham Dock och New Foundland i barlast och åter med pappersmassa. Under vinterhalvåret var det stormar och tjocka, sommartid isberg att se upp för. På en resa mötte Kattegatt 24 isberg. Hon var den äldsta ångaren på traden och den enda som saknade radar.

LILLY 20.8.44

DÖRRAR:FÖNSTER OCH RIGG BOMBSKADADE VID R.A.F-RAID MOT STETTIN.

Rapport

Vi lågo med Lilly i frihamnen i Stettin med last av fältspat från Kristiansaad då flyganfallet söndag kväll 20.8.44 inträffade. Under anfellet uppstodo en del skador ombord på grund av det kraftiga trycket som blev vid de stora bombnedslagen. Sålunda blev BB skjutdörr i styrhytten helt intryckt och sönderflisad, 2 rutor i styrhytten krossades,kompassen blev sönderslagen och salningshornet på stormasten bräckt utav. Salningshornet måste förnyas av ek och för arbetet måste riggen uppslackas och ansättas åter. Skjutdörren måste helt förnyas, 2 fönsterrutor insättas och kompassen undersökas och repareras. Skadorna äro verderade till kronor 345:- men vi skola återkomma med räkningar då arbetet med att reparera skadorna slutförts.

Skärhamn 17.12.44
Alf Andersson
Skeppare/Redare

Besiktningsinstrument

Kapten Anders Edgren i Hammarbyhamnen i Stockholm 20.9.44 besiktigat Lilly. och funnit de skador som redovisas i rapporten, Reparationskostnad 345:- "Då skadorna icke inverka på sjövärdigheten kan reparationerna utföras under vinteruppläggningen i Skärhamn."

Assurans

I brev till SKN,Skärhamn 27.3.45, omtalade Alf Andersson att han blivit tvungen att inköpa en ny kompass men uppger inget pris.
SKN 27.9.44 till Edgren 75:-
SKN 1.4.45 till Alf Andersson, Skärhamn, 322:45.

Egna noteringar

Historik

Motorgaleas på 88 brton byggd 1886 i Grimsby av Ek (Ex Mathilde) L.23,5 B. 5,9 Ägd och förd av skeppare Alf Andersson i Skärhamn som i jan 1938 tillsammans med sin broder Åke för 16000 kr inköpt Lilly från skeppare Albin Samuelsson på Gullholmen. Förbyggd 1924 över vattenlinjen. 140 dw 25 hkr motor. I april 1946 såldes Lilly till skeppare Arne Konstantin Johansson på Styrsö.Den 5.5.47 sprang Lilly svårt läck vid kaj i Oslo sedan hon lastat 128 ton tackjärn.Brandkåren måste sätta in en motorspruta och efter lossning av lasten kunde Lilly avgå till J.W.Bergs varv på Hälsö för sliptagning och drevning. På sin sista resa lämnade Lilly Ustka i Polen kl 18 ons 20.8.47 med last av 135 ton chamotte (gödningsmedel) och satte kurs mot Borgestad i Danmark för segel och motor i tilltagande NNO frisk bris. I växande sjö med överspolning började hon läcka i lastrummet och

LILLY 20.8.44

maskinspumpen startades. Kl 06 21.8 måste bästeman ställa sig vid däckspumpen men vattnet kunde inte hållas undan. Kl 07, c:a 50′ från Ustka, lät skeppare Johansson Lilly lägga bi för att minska överspolningen. Kl 11 stoppade motorn i vatten över svänghjulet. För segel styrde Lilly mot Swinemünde på kurs WSW. Kl 19 låg skutan i marvatten och gjorde nästan ingen fart. De 3 ombv måste gå i lillbåten och förlorade Lilly ur sikte i mörkret 23′SSW Due Odde på Bornholm. Lillbåten upptäcktes först kl 12 fre 22.8 av 3-mastskonerten Florence av Påskallavik som kom in till Hälsingborg den 26.8.- Lilly var underbemannad på sin sista resa, borde ha haft 4 man ombord.Dessutom var den 59-årige bästemannen obehörig och jungmannen var en obefaren 16-åring.

Fotnot: Natten till 21.9.41 då Lilly låg vid Träpiren i Göteborgs fiskhamn med brikettlast blev skepparen Åke Andersson ihjälosad i sin koj i kajutan.

URANUS 21.8.44 100% krig

GÅTFULL KOLLISION MED UPPDYKANDE UBÅT UTANFÖR DEN NORSKA KUSTEN?

Rapport

Som ledjdfartyg på resa Aruba-Thorshavn-Kristiansand-Strömstad-Göteborg med last av 14823 ton bensin & olja och 495 ton olja på fat. Djupg.F 30'11" A. 29'10'" 40 Ombv. Mån 21.8.44 kl 16.25 på lat N 61 12'- O.3 19', vind N4, skyad luft,kolliderat med okänt föremål i undervattensläge.Befh & 1e styrman på bryggan, utkik på backen. Fartygets botten upptryckt pm STB från för till Akter.Läcka i centertank 7. Detaljerade skador kan konstateras först vid torrsättning av fartyget. ((Se Peru 5.6.44))

Utdrag ur skeppsdagboken

Tis 1.8.44.kl 12 förtöjt i Aruba för lastning.Tidigare anlöpta hamnar: New Orleans,Good Hope,Baton Rouge och Tampico.

Fre 4.8 kl 16 avgått från Tampico destinerad till Thorhavn för kontroll.

Sön 20.8 Anländ Thorshavsn redd kl 05.20 och avgått efter engelsk kontroll kl 10.30.

Mån 21.8 kl 12.15 satt ut paravanerna.Tagit in BB paravan kl 14.30,satt ut ny paravan om BB 15.30. Kl 17 övermaskinisten kommit upp på bryggan och meddelat befh att 1e maskinist Lindersson kl 16.25 känt hårda stötar i maskinrummet. De var så kraftiga att en del motormän skyndat upp på däck.

Tis 22.8 kl 17 tagit in paravanerna.Fått lots kl 21 vid Songvar fyr och ankrat på Kristiansands redd 22.10.

Ons 23.8 kl 11.30 avgått från Kritiansand efter tysk kontroll. Vid avgången konstaterades att SAL-loggen ej fungerade och dess pitotrör befanns vud företagen undersökning vara krökt så att det ej kunde intagas, varför det fick sskjutas ut och nytt rör insättas.

Tors 24.8.Fått svensk lots ombord 00.35. Ankrat 00.50 vid Tjurholmsknappen för att invänta dagsljus. Lättat ankar 03.40 och fortsatt. Kl 13 förtöjt vid AB Bunkeroljors kaj i Göteborg. Djupg vid ankomsten F.30'2" A. 30'2" .

Ons 30.8 kl 15 observerades vid inspektion ~~i dock~~ Å av 7ans centertank ~~ett~~ en långsgående intryckning och en mindre spricka i tankbotten mellan 3e och 4de longitudsbalkarna om STB från fartygets centerlinje räknat. Denna intryckning fortsätter i centertankarna för- och akteröver,men på grund av att fartyget ännu ej är gasfritt kan ett noggrannare bedömande av haveriet först ske senare vid kommande torrsättning. Dessa skador sannolikt uppstått den 21.8 kl 16.25 då fartyget troligen kolliderat med något under vattnet flytande föremål.

Göteborg 31.8.44
Christian Tydeń
Befh

URANUS 31.8.44

Sjöförhör i Göteborg mån 4.9.44 kl 14

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & Per Wästgerdc inga frågor.
Advokat Love Mannheimer för SKN
Advokat Karl Axel Vinge får Mälaren.

Befh Tydén: Vid olyckstillfället på bryggan. Ej märkt någon stöt i fartyget, och inte heller någon annan på bryggan märkt något. Befh trodde att stötarna berott på att fartyget stött på en ubåt som varit i uppgående. Läckan i tanken obetydlig. Inget vatten i bensinen vid lossningen. Enligt 1e styrman endast 1-1½″ vatten läckt in i tanken från det lossningen avslutats och fram till den 3.9. Vid tillfället gick Uranus i kolonn med 3 andra lejdfartyg.Avstånd mellan fartygen högst ½ sjömil.

1e styrman Nidell: Antagligen befunnit sig ,å fördäck då stötarna känts i maskinrummet. Chiefen kommit upp kl 17 på bryggan och lämnat befh meddelande om händelsen. 1e styrman på befh order gjort anteckning i dagboken. Ej själv uppfattat några stötar. Högst 1″ vatten per dygn beräknas ha läckt in i 7ans tank C.

2e styrman Andersson: Låg och sov i sin hytt kl 16.25 den 21.8 och inte uppfattat någon stöt. Pitotröret till SAL-loggen sticker ut c:a en meter utanför faryygsbotten i närheten av förkant på centertank 7. Röret inte kunnat tas in vid avgången 23.8 varför det troligen krökts.

Båtsman Larsson: Inte känt någon stöt på däck 21.8 kl 16.25.Deltagit i inspektionen av centertank 7 .

1e maskinist Bornholm: Som vakthavande i maskin på e.m 21.8 känt 4 eller 5 stötar i maskinen som varit så kraftiga att hela maskineriet skakat coh liksom sviktat. Fått det intrycket att det föreåmå som fartyget stött på hade glidit akteröver i fartygets längdriktning. Alla stötar känts på samma sätt under 15-20 sekunders tidsrymd. Han antog att fartyget kolliderat med en ubåt.

Svarvare Johansson: Befunnit siggi verkstaden i jämnhöjd med huvudmaskineriets övre del.Uppfattat några stötar i fartyget och begivit sig upp på däck för att se efter vad som var å färde. Inte sett någonting speciellt och sedan gått tillbaka till verkstaden utan att fästa något vidare aveeende vid händelsen. Ingen uppfattning om var stötarna träffat.

1e motorman Olsson: Befann sig tillsammans med 1e maskinisten i maskinrummet.Stötarna varit så kraftiga att maskinerna arbetat ojämt. Samtalat med 1e maskinisten om vad som orsakat stötarna. Olsson inte fäst något särskilt avseende vid dem.

KK memorial 17.11 44 Fartyget torde ha kolliderat med något u-vattensföremål vilket dock inte legat på havsbotten.Vattendjupet vid tillfället var nämligen flera hundra meter. Ex offcio Bo Bergström.

URANUS 21.8.44

Crew List

Befh Christian Harald Tydén, Partille, 28.1.92 (Sedan ett år)
1e styrman Karl Gustaf Nidell, 18.8.07 (10.2.42)
2e styrman Axel Einar Andersson, 25.10.10 (ett år)
3e styrman Carl Fritz Olov Rudberg, 15.9.19
1e telegrafist Ragnar Bornholm, 13.4.89
2e telegrafist Olof Lennart Lindblad, 10.10.18
Båtsman Nils Otto Larsson, 16.12.03 (27.9.43)
Timmerman Knut Erland Karlsson, 1.7.07
Pumpman Gustaf Adolf Ferdinand Hagström, 23.5.00
Matros Charles Georg Larsson, 12.9.13
Matros Karl Johan Manfred Svensson, 3.11.05
Matros Karl Erik Jonsson, 19.2.09
Matros Erik Allan Karlsson, 6.2.07
Matros Sture Gustaf Mårtensson, 30.7.09
Matros Anders Bolin Karlsson, 7.3.87
Lättmatros Gunnar Oswald Olsson, 22.2.18
Lättmatros Arvid Helmer Emanuel Håkansson, 10.10.18
Lättmatros Gillis Gustaf Reinhold Utanskog, 19.3.17
Jungman Hans Eilon Carlsson, 12.4.25
Övermaskinist Axel Wilhelm Jönsson, 26.8.90
1e maskinist Gunnar Alfred Lindersson, 14.9.01 (9 mån)
2e maskinist John Thorwald Persson, 17.2.09
3e maskinist Karl Håkan Håkansson, 27.3.27
Elektriker Erik Valdemar Nordén, 1612.17
Svarvare Ture Rickard Johansson, 8.1.98
1e motorman Malte Leonard Olsson, 2.5.16 (3 mån.)
1e motorman Carl Henry Carlsson, 11.1.13
2e motorman Johan Ragnar Åke Ahlinder, 12.7.16
2e motorman Uno Alexander Johansson, 17.8.09
2e motorman Nils Ludvig Berglund, 15.3.04
2e motorman Viking Gustaf Valentin Ottosson, 6.6.17
2e motorman Karl Einar Svensson, 19.2.17
Motorelev Karl Stig Östen Löfstrand, 21.8.26
Motorelev Åke Ingvar With, 9.5.25
Steward David Aldor Persson, 24.4.11
1e kock Ernst Åke Bengtsson, 12.3.15
2e kock Karl Gustaf Nilsson, 18.3.21
Salongsuppassare Axel Gunnar Bergkvist, 20.5.24
Mässuppassare Olof Gordon Olsson, 21.5.27
Stuertsbiträde Kurt Justus Hartvig Hansson, 7.12.19

URANUS 21.8.44

Maskindagboken

Mån 21.8.44 kl 16.25 kändes flera starka stötar i maskinrummet.De voro så kraftiga att en del motormän skyndad upp på däck.

Gunnar Lindersson
1e maskinist

Göteborg 31.8.44
Ch. Tydén
Befh

Besiktningsrapport nr 1

2 magistratsbesiktningsmän inspekterat Uranus 30.8 i Ryanäs Oljehamn,Gtbg. Bensinen i centertank nr 1 förorenats av smörjolja från intilliggande tankar.En liten läcka befunnits ha uppstått mellan Ians STB sidotank och aktre hörnet av Ians centertank vid långskeppsskottets infästning mot botten. Vid losningen av bensin genom BB förliga rörledning visade sig bensinen vara starkt brännoljeblandad.Båda avstängningsventilerna på förbindelseledningen mellan STB och BB pumpledningar visade sig vara läck. Vidare befanns flampunkten ha sänkts på den smörjolja som var inlastad i 5ans BB sidotank.Detta berodda på att flygbensin läckt in i BB sidotank genom en läckande ventil och skottboxen som sitter på skottet mellan 10ans centertank och 5ans BB sidotank. "Skadan som uppstått på lasten anse vi hava uppkommit genom kollision med det föremål fartyget haft känning med på sin resa Färöarna-Kristiansand. "

Besiktningsrapport nr 2

Representanter för Mälaren besiktigat fartyget i Götaverkens flytdocka 18-19.9.44 i närvaro av bl.a ingeniör Sten Haeger från SKN.
12 plåtar i A-stråket STB betydligt intryckta och repade i långskeppsriktningen å halva plåtstråkets bredd närmast B-stråket. Bottenstockar, spant,skott etc i samtliga centertankar, pumprum, kofferdam ,brännoljetank och maskintank i beröring med ovan nämnda bordläggningsplåtar var mer eller mindre skadade samt tankarna delvis läck. En bottenventil med sil skadad om STB. Lasken under propellerhylsan vid akterstäven skadad ocg bottenfärgen på skilda ställen avskrapad.
Uranus dockades 18.9,utdockades 7.10 eft. reparation och målning.Uranus lämnade varvet 13.10.44
Reparationskostnad 114.745:-

Besiktningsinstrument

Sten Haeger för SKN besiktigat 18.9.44.
Flera djupa. skarpa intryckningar och bucklor i botten om STB ,berörande 12 plåtar av vilka 9 st måste kapas och förnyas och 3 riktas på plats.
Tankarna: Flera av centertankarna läck och ett stort antal spant och bottenstockar krökta och intryckta.

forts

URANUS 21.8.44

Roder & Propellrar: Inga egentliga skador.
Rör: Flera rörledningar läck i pump- & lastrum.64 st slussventiler i lasttankarna och 29 st i pumprummet måste ompackas.
Bottenventilerna: 13 BV isärtagas, inslipas och ompackas åter.
Kostnader 114.745:- kr

SKN till rederiet,Sthlm 9.4.45

Ärendet har behandlats vid Nämndens sammanträde in pleno.Härvid beslöt Nämnden enhälligt avböja de framställda ersättningsanspråken då haveriet icke ansågs falla under krigsförsäkringen ansvarighetsområde. Nämnden behandlade samtidigt fallet "Peru" och beslutet blev detsamma. ((Peru 5.6.44))

Krigsriskfall, enligt Mälarens åsikt.

Mälaren till dispachör P.G.Hasselrot,Slussplan 5,Sthlm 30.4.45

Härmed få vi översända rederiets generalräkning å kronor 127109:40 samt diverse handlingar och bedja Eder lämna utlåtande huruvida skadan bör drabba krigs- eller civilassuradörerna. Somav handlingarna framgår har SKN avböjt rederiets krav,utan att dock närmare angiva motiveringen härför. Visserligen framhåller SKN i korrespondens med rederiet att en kollision med en ubåt eller annat krigsfartyg i och för sig icke gör haveriet till ett krigshaveri,men är detta ingen direkt motivering för ett fullständigt avböjande. Kollisionen hände i en farled som föreskrives av vederbörande svenska myndigheter och har denna led bestämts i samråd med de krigförande makterna. Denna farled nyttjas icke under normala förhållanden.Skadan hade uppstått i A-stråket,d.v.s. nästan mitt under fartygets botten. Djupgåendet var 30 fot. Det kolliderande föremålet befann sig alltså på ett sådant djup att det var omöjligt för minutkiken eller befälet å Uranus att observera detsamma. Om det kolliderande föremålet legat i vattenytan eller omedelbart under ytan,borde skador med all sannolikhet hava drabbat åtminstone ett par av plåtrana i A-stråket,som ligga för om plåt nr 5. Djupet å den plats där fartyget befann sig när stötarna observerades i maskinrummet,är c:a 300 meter. Vid sjöförklaringen rådde enighet att skadan uppkommit genom kollision med en ubåt och det är väl ändock otroligt att en ubåt under fredstid skulle hava gått i undervattensläge på c:a 10 meters djup i en farled som av befälet borde vara känd såsom trafikerad av djupgående handelsfartyg. Att det kolliderande föremålet skulle hava varit något annat än en ubåt är väl knappast tänkbart med hänsyn till det djup å vilket detsamma måste hava flutit för att kunna åstadkomma skador på Uranus. Rent teoretiskt borde kanske Uranus hava kunnat kollidera med ett i u-läge befintligt vrak eller delar därav, men i så fall måste skadorna å själva föremålet hava uppkommit genom torpedering, minsprängning eller dylikt. Av ovanstående

URANUS 21.8.44

framgår att enligt vår åsikt under fredstid en dylik kollision med all sannolikhet aldrig skulle hava ägt rum. Härtillkommer att haveriet på intet sätt är att tillskriva någon felaktighet i navigeringen från Uranus sida. Beträffande civilrisken äro vi såsom ledande assuradörer försäkringsgivande för 30/100 kasko. 60% äro försäkrade på SÅAF:s villkor i engelska försäkringsanstalter och för resterande 10% står ren självrisk. Emotseende Edeert värda erkännande av handlingarnas emottagande teckna vi

högaktningsfullt
Försäkr.AB Mälaren

C.Hirsch.

Långvarig rättslig dispyt om Uranus

SKN svarade 6.7.45 Mälaren på ovanstående skrivelse att " Nämnden vidhåller sitt bestridande av att krigshaveri kan anses föreligga och yrkar ogillande av de emot Nämnden framställda ersättningsanspråken." - På detta följde en rättslig dispyt med många turer mellan SKN och Mälaren som slutade i Högsta Domstolen som den 20.2.47 avkunnade domen att Uranus haveri måste betraktas som 100% krig :

Högsta Domstolens utslag i besvärsmålet Mälaren- SKN
Givet Stockholms Slott den 20.2.1947

Kungl. Maj:t har i nåder låtit sig föredragas handlingarna i detta mål och finner att det på grund av utredningen i målet måste antagas att den inträffade skadan uppstått därigenom att Uranus sammanstött med en ubåt i undervattensläge samt att ubåten för utförandet av krigshandlingar opererat i farvattnet.Med hänsyn härtill är den inträffade skadan å Uranus att anse såsom direkt förorsakad genom åtgärd från krigförande makt och således av omständighet som föranletts av krigsförhållandena. Försäkringsbolaget är förty, enligt åberopade försäkringspolis, icke för skadan ansvarigt.
På grund av vad sålunda upptagits,prövar Kungl. Maj:t rättvist att, med upphävande av Rådhusrättens utslag i huvudsaken och av klandrade dispachen, visa målet åter till dispachören för uppgörande av ny dispache i enlighet med denna prövning. Kungl. Maj:t förpliktar, med upphävande av Rådhusrättens utslag jämväl ifråga om rättegångskostnaderna, Nämnden att ersätta, dels försäkringsbolaget för dess utgifter i målet vid Rådhusrätten med 2500 kr, dels och envar av Rådhusrättens särskilda ledamöter för hans inställelse och deltagande i målets avgörande med 43 kronor. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kungl. Maj:ts sekret
Gösta Hällblad

(I dispache given Sthlm 28.7.44 hade dispachör P.G.Hasselrot fastställt haveriet som Ej krig, vilket stadsfästes av Stockholms rådhusrätt 28.7.45 men sedan överklagades i HD avMälaren.)

URANUS 21.8.44

Assurans

SKN 14.4.47 ersatt Mälaren med 4984:- för dispache,besiktning mm
SKN -"- ersatt rederiet med 127052:55 för skada & kostnader

Peru i exakt likadan kollision 5.6.44

Se Peru 5.6.44

Data

Eget

Motortankfartyg på 10332 brton byggt 1942 vid Kockums. 16440 ton dw.~~6625xi~~ 6625 ihkr. L. 160 B. 19,2 Tillhörig red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm. I Göteborgstrafiken 1943-44. (Se UD H-1374 om resor t.o.m maj -44) Ingen historik.

GG 679 BALTIC 22.8.44

BORTA MED MAN OCH ALLT I MINEXPLOSION 10 DISTANSMINUTER WSW HAMNESKÄR.

Sammanfattning

Tis 22.8.44 låg Baltic med 5 mans besättning på trålfiske utanför Pater Noster tillsammans med ett flertal andra båtar och drog sig i skymningen ostvart. Kl 23.50 sågs från GG 588 Snar av Björkö en eldkvast skjuta upp ur havet på den plats där Baltic vid 22-tiden sist siktats och en våldsam explosion hördes på flera båtar i området. I gryningen observerades spillror från Baltic ,bl.a delar av däck och stäv, en bordläggningsbit med Baltics registreringsnummer GG 679, oljekläder,bitar av masten mm. Alla de 5 ombord på Baltic var från Björkö, ettpar var bröder. En Hälsöbåt hittade ons 23.8 Adolf Axelssons oskadade mattina med smörkopp inuti och kl 14 samma dag påträffade Thelma bl.a den gråmlade ekan. Mån 28.8 hittade en fiskare utanför Hamburgsund ett manslik med illa tilltygat ansikte och svåra splitterskador i båda benen.Den döde hade inga papper på sig men identifierades med hjälp av ett tidningsfotografi som Gunnar Olsson, 49 år. I slutet av september fick GG 425 Trygg av Styrsö under trålning på 60-70 meters djup (35-40 famnar) upp bl.a en del av Baltics förstäv,ett ankare,tråldörrenoch en del wirar.

KK SB vol 18 BESÄTTNINGEN (Egna kompl.)

✝ Skeppare Adolf Edvin Axelsson, Bohus-Björkö, f-82, gift, en son
✝ Fiskare Theodor Axelsson, -"- , f-98 ,gift, 2 barn
✝ Fiskare Gunnar Evald Olsson-Gillholm,Bohus-Björkö, f-94,mor,bror,syster
✝ Fiskare Sven Joel Samuelsson, Bohus-Björkö, 6.8.07, gift, 3 barn.
Fiskare Claes Olof Alexandersson , Bohus-Björkö, F-19,föräldrar,2 syskon.

KK Sb vol 18 Sjöförhör i Göteborg lör 9.9.44 kl 10

Sakunniga hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd.
1) Hur bestämdes fartygens positioner?
Advokat Mårten Henriques för skn.
Folke Andersson (delägare) biträdd av advokat Bo Westman.

Rapport

Baltic avgick tis 22.8.44 på morgonen från Bohus-Björkö till fiskeplats c:a 10' WSW Hamneskär. Djupg F.7½'. 5 ombv.
Minsprängd med manoch allt natten till den 23.8 under fiske 10' WSW Hamneskär i vindstilla och värmedis. Alla de 5 ombord omkommit. Baltic iakttogs senast av besättningen på GG 698 Thelma och GG 592 Göta och gick då på NO kurs c:a 10' WSW Hamneskär u. trålning. Kl 23.50 den 22.8 iakttogs från GG 588 Snar en detonation i form av en eldkvast ur havet OSO om Snar. C:a kl 14 den 23.8 påträffade GG 698 Thelma bl.a Baltics stäv med Numret GG 679 WSW Hamnskär.

Bohus-Björkö 30.8.44
Folke Andersson

GG 679 BALTIC 22.8.44

Folke Andersson: Delägare i Baltic. Hans uppgifter i rapporten grundats på uppgifter han fått av besättningen på Thelma,Göta och Snar.

Natanael Andersson, 56 år, skeppare på Göta sedan 1934: Göta ankrat 20.30 22.8 u. fiske SW Hamneskär. Strax dessförinnan hade Baltic passerat Göta på 300 meters avstån d på nordgående med trålen ute, Även Göta hade då haft trålen ute. Sedan inte sett till Baltic. Fått höra av Ella tors morgon 24.8 att vrakdelar av Baltic hittats. Omkring en vecka efter minsprängningen hade fiskare Ewald Ivarsson på Göra uppgivit att han,då Baltic passerade Göta, hade sett tornet på Marstrands fästning och Blåkullen "något isär." Med ledning av denna uppgift hade positionen då utlagts i sjökortet och befunnits vara ungefär 12′ från Hamneskär.

Birger Bengtsson: 47 år ,skeppare på Snar sedan 1928: Vid 09-tiden 22.8 frånKnippla fört Snar på fiske söder om Torrboskär och därefter stuckit ungefär WtS ut i Kattegatt. På kvällen ankrat c:a ½′ väster om fiskefartyget Göta.Vid 12-tiden på natten hade hans son Karl Gustaf pekat österöver och sagt:" Se där, så di eldar!" Birger B. hade då sett åt detta håll ,dock utan att se något eldsken. Däremot hade han hört en dov smäll vid vilken han dock inte fäst något avseende,enär han ansett att smällen varit för låg för att härröra från en minexplosion. På morgonen 24.8 erfarit från Göta att det var fara värt att Baltic gått under,enär andra båtar hittat vrakdelar från Baltic. Det eldsken Birger B. sett från Snar kan ha härrört från Baltic. Snar hade vid tillfället legat ungefär 12′ WtS Hamneskär.

Oscar Olsson, 56 år, skeppare på Thelma sedan 1917: Gått ut med Thelma från Hälsö f.m 22.8 och från Stora Oset satt kurs WSW. Efter 2 timmars gång satt ut trålenoch gått c:a en timme med samma kurs u. trålning. C:a kl 17 hade Baltic passerat på ganska nära håll på NO kurs .Thelma på kvällen ankrat 10-12′WSWHamneskär.Ingen vakt satt under natten. Ej hört eller iakttagit något anmärkningsvärt u. natten. - Kl 14 den 23.8 hade Thelma u. trålning påträffat vrakdelar av vilka det å en funnits siffrorna 679 målade i vitt på svart botten och tydligen härrörande från förskeppet på en fiskebåt. Härtill kom att detta var Baltics nummer. Bland vrakgodset var en gråmålad eka. Thelma gått upp till Gitana som fiskat i närheten och där fått bekräftelse på att Baltic som livbåt haft en gråmålad eka.Vrakgodset flöt 10-12′ från Hamneskär som därvid legat i O½S från Thelma.

KK memorial 21.10.44

Av allt att dömaharfiskefartyget Baltic förstörts av en min explosion.

Ex officio

Bo Bergström

GG 679 BALTIC 22.8.44

Brev till SKN från Mårten Henriques,Gtbg 9.9.44.

(Samman drag) I brevet refereras sjöförklaringens uppgifter med en del förtydligan den. Så t,ex att delägaren folke Andersson "har varit och är fortfaran de inkallad ." Den smäll som skepparen på Snar hade hört hade varit alldeles för dov för att komma från en minexplosion,enligt skepparens uppfattning.

Bärgat gods sålt för SKN:s räkning.

Delägaren Folke Andersson,Bohus-Björkö,7.10.44.till SKN.

"Trygg av Styrsö har bärgat ett ankare med wire som tillhört Baltic och Margit av Hälsö har bärgat en trål.Dessa saker har överlämnats till mig. Jag införväntar meddelande från Nämnden."
SKN svarade 31-10 att " Dessa saker tillhöra givetvis oss,och det synes oss lämpligast att de försåldes och att nettobeloppet av försäljningen sedan bärgarlön utbetalats till bärgarna ,tillställes oss."
SKN fick på denna "affär" en proven y på 50 kronor...

Ingen ersättning för delägarens kläder

Folke Andersson :Bohus-Björk, skrev 11.11.44 till SKN att han haft stövlar, gummikläder o.a persedlar på Baltic och undrade om han fick ersättning för detta. SKN svarade 28.11 att " Vi icke kunna lämna Eder ersättning för dylika effekter,då ni dels avrit en av redarna för fartyget och dels icke tjänstgjorde ombord å detsamma vid förlisningstillfället."

Assurans

De dödas anhöriga fick av skn Ex Gratia 500 kr per person för effekter.
SKN 30.10.44 till ägaren 30.000:- för totalförlust
SKN 4.11.44 -"- 2500:- ex gratia för effekter.
SKN 22.22.44 proveny 50:- för bärgat gods.

"Dom hade inget val"

Svenska Västkustfiskaren aug. 1944.

Baltic hade tillsammans med Göta, Gitana och Star av Björkö fiskat W om Pater Noster .På e.m22.8 sågs Baltic släpa sin trål östvart medan de andra båtarna drog på W kurs. Man kom därför ifrån varandra.ORs 23.8 hittade Thelma av Hälsö en livbåt,madrasser oa. spillror ,bl.a en del av en brädgång med numret GG 679.Thelma överlämnade fynden till Gitana som gick hem och meddelade den tragiska händelsen. Natten mellanden 22 och 23.8 hördes på Hyppeln en explosion till havs.Det kan möjligen ha varit Baltic som sprängdes då. Någon månad senare fick GG 425 Trygg av Styrsö 10'WSW Pater Noster en nästan ny ankarwire i trålen.Då man tog in denna följde förskeppet av en fiskebåt med upp och visade sig vara Baltics. Tydligen

GG 679 BALTIC 22.8.44

låg Baltic till ankars och kan ha träffats av en drivmina .

Historik

Motorfiskebåt på 39 brton byggd 1917 i Råå av ek på kravel. 70 hkr Drottmotor. L 16 B 4 Oregistrerad. Tillhörig bröderna Adolf och Theodor Axelson på Bohus-Björkö ,som omkom, samt en tredje broder Folke,som vid tillfället var inkalådd. Krigsförsäkrad för 30.000 kr.

JENNY 25.8.44

BOMBSKADAD VID U.S. 8TH A.F. PRECISIONSRAID MOT FLYGPLANSFABRIK I LÜBECK

Journal

Fre 25.8.44 i Lübeck kl 10.30 gavs fullt flyglarm och vid 12-tiden bombades flygplansfabriken i Lübeck, c:a 800 meter från fartyget. Ett mycket stort antal sprängbomber över fabriksområdet ödelade detta fullständigt. Då flera bomber föllo i vattnet orsakade dessa stark sjöhävning i hamnen och fartyget arbetade hårt i förtöjningarna. Jenny var förtöjd utanpå en större pråm från vilken lasten erhölls och kraftiga törnar märktes då fartyget slet i sina förtöjningar. Vid pejling av rännstenarna inget vatten. Av det kolossala lufttrycket erhöll fartyget följande skador: I salongen ha dörrarna satt sig, taket läcker, ventilglaset till sjukhytten skadades, dörrarna till hallen har satt sig och från styrmaskin rinner olja ner i salongen. Diverse skador på färgen som fallit ner samt spruckna nåt. Ventilglaset till befälets badrum har spräckts på 2 ställen. Reservation för skador som ej förmärkts.

J.Håkansson J.Harald Jönsson Stockholm 5.9.44
1e styrman 2e styrman Knut Averborg
Befh

(Insänt till SKN av Axel Hansson & Co i Västervik den 6.9.44)

Besiktningsinstrument

Sjökapten Anders Edgren besiktigat i docka vid Ekensbergs varv,Stockholm 26.10.44 ff

Bordläggningen: 1 plåt förnyas i E-stråket, 2 riktas pl plats liksom 2 spant. G-stråk nr 4 och H-stråk nr 4öppnas i växeln och riktas på plats. 1 H-spant riktas. I-stråk nr 14 riktas på plats. C:a 100 nagel i bordläggningen svetsas & putsas.

Rodret: Lyftes för besiktning.

Styrmaskinen: Däcket i styrmaskinsrummet drives & beckas sedan den provisoriska cementtätningen borttagist.Nya bäddbultar, ny ratt,nytt oljetråg till styrmaskinen. 2 sidoventiler förnyas. Roderkättingen renbrännes i land och en blockbult förnyas. Dragstängerna svetsas på 4 ställen. Panel i salongen loss & fast,taket tvättas och målas.

Bryggdäck: Drives och beckas 500 löpmeter.3½ meter plankor förnyas. 4 st däcksglas ompackas. 37 slitribbor på däcket förnyas. Winschrör, styrmaskins- & värmeledningsrör repareras ocg återfastpackas med ny isolering.

Diverse skador: All lös bottencement förnyas,liksom garneringscement. Bottentankarna provas,tanktaket dubbleras över tank 2 1000x400x8 Garneringen kompletteras. Pann- och maskinbäddarna besiktigas och

JENNY 25.8.44

rengöras, bräckta bultar förnyas.
Alla bottenventiler öppnas & inslipas.
2 nedgångsdörrar till salongen från däck justeras inkl. låsen.
Badrums- och pentrydörrarna justeras inkl låsen.
Nedre salongsdörren , dörren till sovhytten och 3 skåpdörrar i salongen justeras.
Kostnad 16220:-
Jenny efter lossning i Gävle anlänt till Ekensbergs varv 5.9.44 och lagts upp t.v. Reparationer pågått 20.10-19.11.44.Därefter avgått till Kalmar för kompassjustering och lastning på Åbo.

Assurans

Rederiets sluträkning till SKN 2.2.45 = 22752:51
SKN 4.12.44 ersatt Edgren med 200:- för besiktningen
SKN 16.4.45 till rederiet utbetalat 19405:84.
Slutrgelerat 9.8.45.

U.S.8th A.F. precisionsraid mot Lübeck — Egna noteringa

Mission 570 den 25.8.44 var en stor amerikansk operation mot tyska fabriker som tillverkade flygplansdelar, mot anläggningar för syntetisk olja och mot Luftwaffes raketuppskjutningsbaser och fabriker på Peenemünde och Rechlin. 81 bombplan av typ B-24 ur U.S.8th Airforce fällde över Lübeck 196½ ton bomber samtidigt som 91 plan fällde 219,2 ton över Wismar, 116 B-24:or fällde 311 ton över Rostock, 106 andra plan av samma typ fällde 256 ton över Schwerin och 11 plan bombade Grossenbrode med 27½ ton bomber. Plan av typ B-17 bombade följande platser: 380 plan fällde 436 ton över Rechlin, 169 plan 384 ton mot Pölitz, 146 plan 365 mot Peenemünde, 108 plan 177 ton mot Neubrandenburg osv. Av alla dessa bomplan gick endast 18 förlorade medan 6 nödlandade i Sverige på hemvägen. Av 916 eskorterande jaktplan blev 7 nedskjutna och ett landade i Sverige. 15 tyska jaktplan sköts ner. Bombningarna utfördes i klart väder med stor precision och de utsedda målen förstördes fullständigt.

Historik

Lastångare på 1276 brton byggd på 12 månader 1882 vid Burrell & Son i Dumbarton,Scotland av järn. (Ex Skald, Saint Helier) L.73,4 B. 10,6 tillhörig Red AB Tern (Axel Hansson) i Västervik. Inköpt som Skald nov 1929 från A/S Inger i Bergen av dir. Elis Berggren i Oscarshamn för under bildning varande red AB Tern. Fick då namnet Jenny och gick 1938-39 under Panamaflagg med svensk kustfartstillstånd för att i okt 39 återinföras under svensk flagg, liksom ss Gunny. En försäljning i april 1938 till Daniel Klein i Danzig gick om intet. Saint Helier byggdes 1882 för engelsk räkning men såldes 1905 till M.H.Gundersen i Tvedestrand,Norge och fick namnet Skald.

JENNY 25.8.44

1650 ton dw. 550 ihkr compoundångmaskin från M.Paul & Co i Dumbarton. Försedd med nya ångpannor 1931. - Vid lossning i Visby 20.2.41 dödades 29-årige stuveriarbetaren Uno Ericsson,Visby av ett block som träffade honom i huvudet. -Tis 20.1.42 då Jenny låg vid Karlsrovarvet i Norrköping utbröt en svårsläckt brand i maskinrummet som gjorde det nödvändigt att bygga om och förnya nästan all hyttinredning ombord. -25.8.44 var Jennys enda till SKN anmälda krigshaveri. Den 25.12.44 var Jenny nära att bli torpederad. - Den 4.7.47 kom Jenny med 22 STB slagsida in till Holmsund sedan tanktaket till 2ans barlasttank sprungit läck. Jenny var på resa Jakobsstad-Antwerpen med 515 stds trävaror varav 304 stds på däck. Fortsatte resan sedan tank 2 tömts och 16 stds däckslast lossats. - Då Jenny 12.3.48 låg i Gdynia försvann kocken Karl Erik Rudolf Salomonsson,Ystad, spårlöst under besök i land.Jenny avgick sön e.m 14.3 till svensk hamn. - Jenny hade i jan 1948 för 535000 kr sålts till Pehr Erik Santesson i Ystad som i okt 48 försattes i konkurs med sina red AB Suecia, Sante och Ranja varvid Jenny för 126209 kr såldes till red AB Leckö (Helge Källson) i Lidköping. Detta rederi såldes i okt 1949 Jenny vidare för 86000 kr till maskinist Klas August Andersson i Karlskrona som avsåg att modernisera ångaren vid sitt varv i Karlshamn. Då Andersson avled 14.6.54 låg hans varv sedan många år nere och utgjorde en veritabel skeppskyrkogård. Arvstvisten om Andersson förmögenhet på c:a 3 miljoner kronor löstes först den 25.8.55 då Karlshamns varv genom domstolsutslag övergick i sonen Ragnar Udders ägo. Allla vrak vid varvet såldes sedan till nedskrotning. Bland dem var Jenny som den 29.8 avhämtades för bogsering till nedskrotning vid Eisen & Metall A/G Lehr & Co i Bremerhaven. Jenny följdes av ss Rex,byggd 1877, ss Cecilia och bogserångaren Edison,samtliga rena skrotet efter 7 års uppläggning utan tillsyn, vandaliserade av tjuvar som bortfört det mesta áv värde ombord. Rex blev f.ö bombskadad i Lübeck 25.8.44 vid samma raid som Jenny.

(se 22.12.44)

REX 25.8.44

BOMBSKADAD I LÜBECK UNDER SAMMA U.S.8th A.F.-RAID SOM JENNY M.FL.

Journal

Tis 22.8.44 förtöjt å anvisad lossningsplats i Lübeck.

Tors 24.8 kl 06 var fartyget utlossat. Kl 07 skiftat från lossningsplatsen för egen meskin med hamnlots ombord och assistans av en bogserbåt. 07.30 förtöjt mellan ducd'alberna 2 och 3 i väntan på lastningsorder,

Fre 25.8 omkring kl 10.30 flyglarm. Kl 11.20 häftigt flyganfall emot det närliggande fabriksområdet,varvid flera bomber exploderade i vattnet i omedelbar närhet av fartyget. Fartyget krängdeoch skakade vid flera tillfällen mycket våldsamt,vilket förorsakade att flera dörrar satte sig och inte gick att öppna. Befh och sturet måste krossa dörren ut till mellandäck för att kunna komma midskepps. Av bombsplitter krossades 2 fönster på bryggan och BB livbåtskapell blev sönderfläkt. Pejlat runt och funnit fartyget tätt. Reparerat livbåtskapellet. Lübeck 30.8.44

Ture Eklund K.L.Mohlin

1e styrman Befh

Detaljer om raiden mot Lübeck

Se Jenny 25.8.44

SKN till ass.dir. N.Kihlbom,Sjöförsäk.AB Öresund,Malmö, 8.6.45

Rubr. fartyg erhöll div. skador vid flyganfall mot Lübeck 25.8.44, bl.a skakade fartyget så kraftigt att flera dörrar satte sig. Rex ligger för närvarande i Malmö och är det rederiets avsikt att reparera en del ovanbordsskador på någon mindre verkstad som inte berörs av verkstadskonflikten Rederiet har anmodat befh att sätta sig i förbindelse med Eder innan några åtgärder vidtagas.

Journal

Mån 25.6.45 Kapten K.L.Mohlin har kommit ombord och återtagit platsen som befh å fartyget. Kapten Mohlin och kapten F.Henning,som haft tillsyn över fartyget under uppläggningstiden, ha tillsammans företagit inspektion runt hela fartyget. Därvid visade det sig att läckage uppstått i 4de plåtstråket från däck och 4de plåten förifrån om STB. Denna plåt skadades under brabblossning i Norrköping 20.7.44 och reparerades vid Norrköpings varv 22.7 genom att en dubblering svetsades på utsidan av plåten. Svetsningen måste med största sannolikhet ha gått upp genom de svåra skakningarna i Lübeck den 25.8.44.Som det f.n ej gick att svetsa om plåten måste en cementkista läggas över läckan och såsom skydd fastsättas en järnplåt utanför kistan. Arbetet utfördes av folk från lamd.

Malmö 22.6.45

K.L.Mohlin

REX 25.8.44

Besiktningsrapport

B.Ringér besiktigat i Malmö 8.6.45.
Midskeppsöverbyggnaden: I STB gång går 5 hyttdörrar och 2 skåpdörrar inte att stänga. Måste justeras genom avhyvling eftersom de satt sig.
I BB gång har 8 hyttdörrar och 7 skåpdörrar satt sig.
Kajutan akter: En dörr mellan gången utanför kajutan och mellandäcket om BB sönderhuggen, måste förnyas. Trätrumman bredvid dörren över värmeledningsrören sönderslagen, förnyas. 5 st dörrar går inte att stänga-avhyvlas.En spräckt ljusventil akter i kajutan förnyas.Ett spräckt glas i kajutskylightet förnyas. 5 ventilglas förnyas.
Bordläggningen STB: i stråk 7 ovanifrån , plåt nr 3 förifrån,en obetydlig spricka mitt i plåten.Sprickan funnits förut men järndubbleringen läcker vid slag med en hammare.
Maskinkappen: 6 gångjärn repareras, vattenrännan justeras (Ej krigsskador)

AB Fartygsreparationer i Malmö reparerat för 675:- till vilket kommer 264:75 för krängning av fartyget och reparation av läcka.
En ny hyttdörr tillverkats, 10 hyttdörrar nedmonterats och justerats liksom 9 skåpdörrar.
Bachmans skeppshandel levererat ett nytt livbåtskapell för 285:-
(Den skadade plåten förnyats vid klassning vid Ekenesbergs varv i jan 46 för 1335 kr.)

Assurans

SKN 20.7.45 till Kihlbom 60:-
SKN 12.9.45 till rederiet 1266:40
SKN 6.2.46 till Victor Schreil för besiktning 85:-
SKN 19.7.46 till rederiet 1335:- för reparation av plåt.

HISTORIK Egna noteringar

Lastångare på 1020 brton byggd 1877 vid Motala Verkstads varv i Norrköping av järn. L 63 B.9 Tillhörig Red AB Nordfart (Åke Wanander) i Stockholm. 1295 ton dw. 361 ihkr maskin av Motalas tillverkning. Rex levererades den 16.10.1877 till Stockholms Ångf.Red AB (Ludvig Peyron) i Sthlm, i dagligt tal St.Eriksbolaget, för bolagets linje Stockholm-Norrköping-London-Hull. Hon var welldäckad med 2 för- och en akterlucka,akterstagad rigg och hög skorsten.Rex kunde ta 10 passagerare i 5 dubbelhytter,hade råtacklade master och en 130 hkr Wolffs ångmaskin med ytkondensor,tillverkade vid varvets Göteborgsfilial. Provtursfart i barlast 10,5 knop. Rex kom för Ia ggn till Sthlm den 8.11.77 från London via Malmö. I ett tidningsreferat från 16.10.77 hette det att " Rex efter provturen majestätiskt ångade av utåt havet,avtecknande sina väldiga imponerande former mot

REX 25.8.44

horisonten. -1889 ändrades vid Lindholmens varv hennes compundmaskin till triplemaskin.Vid nyåret 1908 uppgick St.Eriksbolagets flotta i Sveabolaget och i jan 1912 såldes Rex i oklassat skick för 200.000 kr till köpman Per Erik Santesson i Grisslehamn i vars ägo Rex förblev till i juni1942 då hon för 4750000 kr i nyklassat skick såldes till red AB Nordfart i Stockholm. Den 22.2.40 på resa Methil-Hull med last från Malmö kolliderade Rex kl 09.25 i tät tjocka 1´NNW Outer Dowsing fyrskepp med ankarliggande jagaren H.M.S. Glowworms förskepp och fick skador om BB. På återresan till Malmö fick Rex i packis i Norra Öresund läckage i förpiken och skador på backen medan hon bogserades av isbrytaren Göta Lejon. - Den 8.9.42 grundstötte Rex vid Västergarns holme på resa Visby-Klintehamn-Slite med gödning men flottogs av Herakles. För krigsåren finnas bara bombningen 25.8.44 anmäld till SKN. Den 13-14.12.45 på resaMethil- Sthlm med rumslast av 1002 ton kol fick Rex ovanbordsskador i hårt väder i Nordsjön men kunde 15.12 anlöpa Flekkefjord för prov. reparation, av bl.a ena pannan. Nyårsdagen 46 kom Rex till Ekensbergs varv i Stjlm för dockning. I mars 46 såldes fartyget för 290.000 kr till red AB Ranja (Pehr Erik Santesson) i Ystad, vars 3 rederier Suecia, Ranja och Sante försattes i konkurs i nov 48. I okt 49 såldes Rex vid ex auktion på Länsstyrelsen i Stockholms län för 30600 kr i oklassat skick till maskinist Klas August Andersson i Karlskrona, ägare till Karlshamns varv och en flotta mycket gamla ångfartyg. 1953 låg Rex sedan flers år upplagd i Karlshamn och då Andersson avled 14.6.54 låg vervet helt för fäfot fyllt av halvsjunkna och rostiga fartyg. (Se Jenny 25.8.44)Den 25.8.55 löstes arvstvisten om Anderssons kvarlåtenskap och varvet övergick i sonen, sjöingeniör Ragnar Udders ägo som sedan sålde undan alla vrak till nedskrotning. Den 31.8.55 hämtades Rex i Karlshamn av en tysk bogserbåt för sin sista färd till Eisen & Metall AG Lehr & Co i Bremerhaven,dit även ss Jenny bogserades ,följd av ss Cecilia och bogserångaren Edison.

WINDAR 25.8.44

BOMBSKADAD I LÜBECK UNDER SAMMA RAID SOM SKADADE REX, JENNY och FREBORG

Journal

Fre 25.8.44 i Lübeck kl 09.40-13.45 flyglarm med svårt bombanfall. Flera bomnedslag i fartygets närhet,varvid lufttrycket från explosionerna orsakade våldsamma skakningar i hela fartyget.Bomber föllo även i vattnet varvid fartyget slog hårt mot kajen. Rundpejlat, men några läckor kunde ej förmärkas. Huruvida skador uppstått å fartyg och maskineri kan ej för dagen utrönas. Oscarshamn 5.9.44

Agnar Karlsson styrman B.Forsberg Övermaskinist K.J.Österberg Befh

(Insänt till SKN 7.9.44 av red AB Norrström i Kalmar)

(För detaljer om bombraiden mot Lübeck se Jenny 25.8.44)

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat 11.11.45 då Windar dockades för första gången efter bombningen den 25.8.44.

Följande bombskador konstaterats:

Bordläggningen: 9 plåtar & 21 spant riktas om STB. = plåtar,18 spant om BB.

Tanktaket: Cementkista borttages. 10 plåtar dubbleras i taket till tank 2 samt tank 4 & 5. 6 fack rännstenscement förnyas.

Garnering: 110 kvms förnyas,liksom 20 fack garneringscement.

Däcket: 4 pplåtar förnyas på fördäck, 2 på akterdäck (Blivit ngt intryckta) 12 däcksbalkar uppriktas.

Poopdäcket: Ny bädd till förhalningswinschen.

Bryggdäck: 110 kvm däck drives och beckas, 8 meter plankor förnyas.

WC: spräckt avloppsventil förnyas.

Länspumpen: Spräckt avloppsventil i sidan förnyas.

På grund av tidsbrist kunde Oscarshamns varv inte reparera detta i nov 45 Endast tankläckaget åtgärdades. Först 13.9.47 tossattes Windar vid vervet för reparation.

Maskinaxeln gått av

På resa Gdansk-Kramfors med kollast befann sig Windar 6.5.46 mitt för Storkläppens fyr då maskinaxekn plötsligt brast och fartyget måste stupankra. ss Granö bogserade kl 11 den 7.5 in Windar till Furön. Vevaxeln hade brustit i kopplingsflänsen mot tryckaxeln och det visade sig att även förliga kopplingsflänsen på tryckaxeln mot vevaxeln var bräckt. Skadorna måste ha uppstått 25.8.44 i Lübeck. Aktre ramlagertappen och tryckaxeln förnyades den 7-30.5.46.

Rep.kostnader vid 3 olika tillfällen = 60946 kr.

WINDARa 25.8.44

Assurans

SKN 2.7.49 till SÅAF 73055:52
SKN 23.8.49 till SÅAF 5148:40.

Historik

Se Windar 28.10.42 G

FREDBORG 25.8.44

ENDAST PORSLIN & GLAS KROSSATS OMBORD PÅ FREDBORG UNDER LÜBECKRAIDEN.

Journal

Fre 25.8.44 förtöjd i ducd'alner i Lübeck flyglarm upprepade gånger under dagen. Kl 12.10 bombanfall mot ett i närheten liggande fabriksområde. ((Se Jenny 25.8.44)) Häftig slingring och hårda skakningar i fartyget då en bomb exploderade i hamnbassängen i fartygets närhet. Diverse skador uppstått å porslin ombord samt mindre skador å trädäcken genom splitter. ss Fredborg 6.9.44

John Lundén 1e styrman
Erik Söderlund 2e styrman
P.Henriksson Befh

Krossat porslin

10 st djupa tallrikar	10:42
8 st flata tallrikar	8:33
7 st assietter	4:82
8 st thekoppar med fat	6:27
6 kaffekoppar och 5 fat	5:38.
2 st 3-liters bringare	19:-
1 st 2-liters kaffekanna	7:90
4 st glasassietter	5:-
9 st groggglas	9:45
7 st snapsglas	5:55
2 st 10-liters lerfat	23:-
2 st 3-liters soppterriner	17:50 = 124:62

Red AB Ragne,Västervik 3.9.44 till SKN

Det förmodas att skador även kan ha uppstått på själva fartyget,vilka skador emellertid ej kunna fastställas förrän vid nästa docksättning. Mindre skador å trädäck uppstod på grund av splitter. Vi önska gärna veta huruvida det skadade porslinet ersättes av Eder?

Assurans

SKN 2.3.46 till red AB Ragne med 1/3-dels avdrag kr 83:08.

Data

Lastångare på 904 brton byggd 1918 (Ex Elsie Mary)
Tillhörig red AB Ragne i Västervik. Ingen historik

SONJA   25.8.44

BOMBAD I LÜBECK OCH BESKJUTEN AV ETT VAKTFARTYG UTANFÖR TRAWEMÜNDE.

Journal

Ons 16.8 44 kl 23.45 på resa Norrköping-Lübeck drejat bi och bärgat segel efter stoppsignal från vaktfartyget vid boj nr 2 utanför Trawemünde och ankrat kl 24 vid bojen. Vid beslåendet av seglen upptäcktes att storseglet träffats av en granat varvid ett 90-tal större och mindre hål uppstått. Även pikfallet skadat.

Fre 25.8. under lastning av kol i Schlutup, Lübeck ,bombanfall vid 12.30-tiden. Fartyget skakat mycket vid detonationerna.

Ons 30.8 kl 10.15 ankrat vid vaktskepp 12 i Gjedserspärren sedan vaktfartyget meddelat att väg 1 är spärrad. Fartyget på resa Schlutup- Sthlm med last av 294 ton gasverkskol och 115 ton koks under däck samt 90 ton koks på däck för Carl Folke & Co AB, Stockholm.

Tors 31.8 WSW 7 Beaufort, hård sjö, mulen luft. Fartyget kl 04 sprungit läck i rodertrumman. Vattnet forsat in. Arbetat med tätning hela vakten och lyckats täta något så när. Fartyget arbetat hårt i svår sjö. Regnbyar. Vaktfartyget kl 11.55 nedhalat spärrsignalen. Hivat upp och fortsatt 12.25. Kl 18.50 sprang gaffelnocken krysseglet. Bärgat segel. Hårda åskbyar. Vid midnatt regnbyar, kuling, slinger, överspolning,fartyget tar fortfarande in vatten i rodertrumman.

Fre 1.9 kl 06 anlänt till Trelleborg som nödhamn och förtöjt vid kaj. Maskinkopplingen fungerar inte. Orsak obekant.

Ombord i ms Sonja 1.9.44

A.Bertil Skanse

Befh

Besiktningsrapport

Magistratsbesiktning i Trelleborg 1.9 (B.Ringnér) .

"Besiktningen har påkallats med anledning av att fartyget den 16.8 blev beskjutet vid vaktfartyget utanför Trawemünde varvid en granatsalva gick genom storseglet.Vid bombanfall i Lübeck 25.8 blev fartyget hårt skakat. Vid besiktningen konstaterades att storseglet var fullt av splitterhål och pikfallet sprucket ~~xxflaxaxnåt~~ samt att flera nåt var alldeles utan drev och mycket öppna i rodertrumman.Enligt befh hade motorn inte fungerat så väl som vanligt u. resan till Trelleborg och vid inlöpandet i Trelleborg fungerade ej backslaget." Besiktningen visat en förskjutning i motorn.Kryssgaffeln brutits av u. segling på hemvägen.

Sedan motorn undersökts och provkörts,ett kopparrör reparerats,rodertrumman drivits, durken förnyats i förrådskällaren, ett nytt gaffelpikfall c:a 110

SONJA 25.8.44

kvadratmeter 3/4-tums manilla inskurits, besättningen skållat kryssgaffeln och alla småhål i storseglet hopsytts fick Sonja 6.9 sjövärdighetsbevis att avgå till Stockholm.

Besiktning i Halmstad 13.10.44

Ing. Sten Haeger besiktigat afloat 13.10 och på slip vid Halmstads varv den 21.10.44.

Bordläggningen: Delvis omdrivning, nya bultar i lösa plankor.

Rodret: Hjärtstocken visat sig vara bräckt varför rodret måste förnyas.

Motorn: Backslaget repareras provisoriskt. Fullständig reparation äger rum i Skärhamn dit Sonja skall gå för uppläggning.

Propellern: Ett nytt blad påsvetsas,övriga blad putsas efter riktning.

Storseglet: Nytt segel levereras av segelmakare Karlsson i Skärhamn.

Riggen: Nytt Manlillapikfall inskurits.

Däck: Omdrives där erforderligt.

Kostnad 14406:64 (varav 2350:- för nytt storsegel och 1691:- för motor-reparation.

Sonja kom till Halmstads varv 4.10.44, låg på slip 20.10- 14.11, reparationen klar 14.11, avgick sedan till Skärhamn.

Assurans

Rederiets sluträkning till SKN 15.12.44 = 21154:34
SKN 12.9.44 betalat 84:85 för besiktning
SKN 16.1.45 till SÅAF 264:- för besiktning.
SKN 5.3.45 till rederiet 14735:77 för skada och kostnader

Historik Egna noteringar

4-mastad motorskonert på 389 brton byggd 1923 i Korsör av ek & bok. (Ex. Jean Dunois, Runehöi) L. 41,6 B. 9.36 Tillhörig ~~Gösta Dampegårdxpartrederi xxSkärhamn~~ Red AB Bertil Skanse & Co (Ivar Hermansson) i Skärhamn som i jan 1937 inköpt det då vitmålade skonertskeppet Jean Dunois från Frankrike där hon hört hemma sedan 1923. Namnet Runehöi bar hon endast en kort tid 1923 under dansk flagg och gick under sina 14 år under fransk flagg som fiskefartyg, som var ute på 8-månaders expeditioner. Hon redades då av Jean Busnel och sjökapten Edouard Fernando i St.Serva-sur-Mer. Såld jan 37 till bröderna Gösta & Bertil Skanse i Skärhamn med handlanden Ivar Hermansson som huvudredare hämtades hon hem för segel av bröderna Skanse i febr 37.- Resan tog 9 dygn och snötjocka och nedisning av seglen gjorde de sista dygnens navigering besvärlig,sedan Sonja i starten fördröjts 2 dygn av bleke. Från Skärhamn gick Sonja för segel till Halmstads varv och fick en 200 hkr June-Munktellmotor installerad, skrovet svartstrket, inredningen ombyggd efter svenska bestämmelser och ~~riggen~~ rårna togs bort så att hon blev

SONJA 25.8.44

en ren 4-mastskonert. Hon var 1937 näst Abraham Rydberg och C.B.Pedersen det största rena segelfartyget i svenska handelsflottan. En tid var bröderna Skanse alternerande skeppare på Sonja med sin far och bröderna Gunnar och Karl-Erik mönstrade ombord. I början av 40-talet medverkade Sonja med namnet Albertina i filmen " Skeppar Jansson." - Sonja var ett tursamt fartyg och klaradde kriget utan andra intermezzon än de i aug 1944. - 22.9. 48 bräcktes propelleraxeln 7′syd Utklippan på resa Sundsvall-Stettin med massalast, men Sonja satte segel och fick på slutet bogserhjälp av Utklipp-and lotsbåt in till kaj i Karlskrona. - Den 23.8.52 på resa Valkom-Köpenhamn med trälast sprang hon läck i hårt väder 12′SSO Utö beroende på att den våta lasten börjat svälla och kom in till Åbo för lossning. - Den 31.8.54 skrev Expressen att " den ståtliga gamla 4-mastskonerten Sonja idag ligger och lossar kalisalt från Wismar i Hammarbyhamnen i Stockholm. Hon är den enda av de få 4-mastskonerten vi ännu har kvar som seglar. Besättningen 9 man består av svenskar, danskar och finnar under skeppare Karl Niklassons befäl.' ~~Sonja var 1954 inte längre kvar i Skärhamn Skärhamn~~. I jan 1955 såldes Sonja av Skanserederiet till partrederiet Gösta Dampegård i Skärhamn ~~för 102 500 kr~~ som våren 1960 för 102500 kr sålde Sonja till ett partrederi i Rönnäng (Aston & Allan Bengtsson) som i maj 1962 för 80.000 kr sålde Sonja vidare till ett p.r i Göteborg med sjökapten Lennartz Bergdén som huvudredare Den 17.6.62på resa Uleåborg-Aalborg med full last av virke begärde Sonja kl 09 ~~ssm~~ assistans per radiotelefon via Härnösands radio sedan hon sprungit läck och fått 40 slagsida 40′ONO Bremöns fyr,SO Sundsvall. Motorn hade stoppat i vatten och fartyget drev manöverodugligt. Då ett räddningsuppbåd vägletts av ett plan från Barkarby fann Sonja kl 12.30 flöt hon vattenfylld på lasten i 10 sekms SW vind och solsken,nästan utan slagsida sedan last lämpats överbord. Med assistans av 2 finska patrullfartyg, en livräddnings-kryssare och tullkryssaren 13 fördes länsslangar över till Sonja från Rexe-bolagets Singö som kl 22 inledde länspumpningen. Vid midnatt anlände Hermes och satte in sina pumpar och mån morgon 18.6 infördes Sonja till Härmösand för dykarundersökning och lossning. - Kl 19 sön 18.8.62 på resa Pataniemi-Aarhus med trälast sände Sonja upp nödraketer i Bottenviken i höjd med Bremskär efter att hs prungit läck, denna gång i 18 sekms SW kuling med grov sjö. på kvällen kom hon in till Umeå uthamn med pumparna igång. - Den 6.10.62 på resa Menstad-Karlskrona i Barlast blev Sonja i tät tjocka påseglad av ms Westa av Helsingfors på 1414 brton (B-52)(SAAB) och fick bogspötet av-brutet och omfattande stäv-och riggskador föröver. Kollisionen inträffade Kl 03.30. Sonja kom in till Trelleborg vid 08-tiden med pumparna igång och dykare rekvirerades för prov. tätning. Tis 9.10 gick Sonja till Ystad för sliptagning. - Sonja hade på senare åt en 260 hkr Alpha dieselmotor. 500 ton dw. Hennes slutliga öde återstår att följa upp.

THOMAS 25.8.44

BOMBSKADAD I WISMAR - BESÄTTNINGEN KVAR OMBORD UNDER HELA ANFALLET.

Rapport

Fre 25.8.44 i Wismar under kollastning bombanfall kl 11. Skador på rodret, plåtförhydningen delvis ramponerad på BB-sidan som låg mot kajen,drev i laskar och nåt tryckts ut. Lastad 25.8 med 147 ton kol varav 17 ton på däck till 2 meters höjd. Djupg F. 8′- A. 12′. Avgick 26.8 till Åhus.

Redogörelse

Fre 25.8 kl 10 f.m blev Thomas lastad med kollast. Allt gjordes klart för avgång xxxxx men kl 11 blev hamnen och staden utsatt för flyganfall under vilket spräng- och brandbomber släpptes ner i flera vågor.Flera bomber exploderade i omedelbar närhet av fartygetsom vibrerade kraftigt och av lufttryck och svallvågor slog hårt mot kajen. Efter signalen Faran över undersöktes fartygetm men kunde några skador å detsamma ej förmärkas. Lör 26.8 kl 06 avgick Thomas från Wismar,varvid märktes att rodret inte fungerade. Vi ankrade under Poel strax utanför Wismar för att undersöka roderfelet och invänta bättre väder. Visat sig att rodret på något sätt lossnat,men då vädret 27.8 blev gynnsamt beslöts avsegla till närmaste svenska hamn. Anlänt till Trelleborg kl 05 mån 28.8.Fartyget hade under resan per radio beordrats till Stockholm,men under uppehållet i Trelleborg ordnades så att lasten blev omdestinerad till Åhus. Lör 2.9 kl 09 avgick Thomas assisterad av en annan motorseglare till Åhus och anlände dit mån 4.9.Efter lossning i Åhus avgick Thomas till Hällevik och den 13.9 till Karlshamns varv där hon sliptogs den 15.9.Vid sliptagningen visade det sig att fartyget erhållit betydande skador i Wismar. Efter företagen reparation erhöll fartyget sjövärdighetsbevis för fortsatt seglation.

Karlshamn 20.9.44
Harry Hermansson

Besättning

Befh Harry Alexander Hermansson, Hällevik, 19.5.07
Bästeman Arne Olsson, f- 14
Jungman Matle Ottosson .

Sjöförklaring i Karlshamn 27.9.44 kl 13

Advokat Inge Håkansson närvarit för Blekinge Läns Ömsesidiga Sjöförsäkringsförening i Karlshamn.

Skeppsmäklare Erik Lundström haverikommissionär.

Befh Hermansson: Hela besättningen ombord då anfallet började. Anfallit kommit i tre vågor och varat i 20-30 minuter.Vid första och andra anfallsvågen var besättningen under däck. Efter andra anfallsvågen hade de sprungit iland för att uppsöka skyddsrum.Skepparen och jungmannen hann komma in i ett silomagasin,men bästemannen hann inte dit innan den

THOMAS 25.8.44

tredje anfallsvågen kommit.

Bästeman Olsson: Legat under en järnvägsvagn på kajen under den tredje anfallsvågen medan befh och jungmannen hunnit till ett magasin. Medan de varit ombord under de 2 första anfallsvågorna hade de känt att fartyget skakat våldsamt och slungats mot kajen flera gånger. Under det 3dje anfallet hade Olsson sett bomber krevera i vattnet i hamnen alldeles utanför fartyget.

Magistaratsbesiktning SKNEIII 321

15.9.44 på slip vid Karlshamns varv. Fyllningarna omkring propellern lösa sedan de 3 järnklammorna som håller dem till propellerstäven lossnat. Rodermaljorna,som voro fastbultade till dessa fyllningra, hade även lossnat. Plåtförhydningen om BB sönderskavts mot kajen på 6,7 meters längd och 6 dm höjd, måste förnyas. Drevet i tvärlaskar i flera nåtträngt ut.
Reparationskostnad 2340:-
Reparationerna klara redan 17.9.Låg på slip 15-19.9.Svgått 19.9 till Malmö för att lasta senapsfrö till Karlshamn.

Assurans

Rederiets räkning till SKN 20.10.44 = 3191:70
SKN ersatt 9.10.45 med 2096:03

BESTRAFFATS FÖR UNDERBEMANNING KK Sb 232

För Kommerskollegium blev Thomas ett fall av underbemanning, " allenast 3 man, befh inräknad. Jämlikt gällande bestämmelser skulle bemanningen hava utgjorts av minst 4 man." Sjöåklagaren den 27.7.45 begärt av landsfiskalen i Sölvebsorgs distrikt om förhör med skeppare Hermansson om de resor Thomas gjort under 1944,samt förhör med huvudredaren skeppare Nils olof Leander Persson,Hällevik,1.10.82.
Den 27.10.45 väckte sjöåklagaren åtal mot båda två. KK sjötekniske konsulent i en promemoria 21.2.46 räknat upp 13 resor från Skånehamnar till Wismar och Rostock som Thomas gjort 1944, vilka minleder hon föjt etc och funnit att alla distanser understigit 100 nautiska mil.
Målet kom upp i Sölvesborg den 10.12.45.Hermansson dock inte kunnat påträffas för delgivning av stämningen i målet eftersom han var till sjöss med Thomas.
Ett polisförhör med Hermansson 9.8.45 givit för handen att han varit skeppare på Thomas sedan 24.6.38 och under hela denna tid haft 2 man som besättning. Det hade varit omöjligt att skaffa flera man.Ont om folk på grund av inkallelser bl.a.Fanns kojplatserombord för 3 man. Under år 1945 dock varit 4 man ombord. Loggbok förs inte på fartyg under 100 ton.
Målet kom upp 28.1.46 och Hermansson inställde sig då personligen. Han

THOMAS 25.8.44

omtalade att 2 man ständigt varit på däck under resorna och att den tredje då vilat. Arbetsförmedlingen i Åhus intygat att Hermansson 1944 flera ggr efterhört folk på denna förmedling men att endast vid 2 tillfällen nybörjare kunnat anskaffas. Det hade inte funnits något erfaret folk att få.
Målet förekom igen den 25.2.46 och då avhandlades uppmätta distanser under resorna relaterade till bestämmelsernas krav på bemanning.
Utslag i målet föll 4.3.46. Hermansson handlat i strid med bestämmelserna i KK kungörelse med föreskrifter rörande särskilda säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg vid krig eller krigsfara av den 14.12.43, i vilka det föreskrives att å fartyg understigande 200 registerton skola, då det är under gång utanför svenskt farvatten, såväl dag som natt förefinnas å däck en utkiksman och en rorsman, dels och att Persson såsom huvudredare för fartyget får anses hava ägt vetskap om den bristfälliga bemanningen och att han trots detta underlåtit att föranstalta om bristens avhjälpande .
Hermansson och Persson dömts till 20 dagsböter var à 5 kronor.
En trist historia: Det var så sjöfolket "avtackades"...

KK memorial 3.11.44

Av allt att döma har fartygets undervattenskropp under bombanfallet i Wismar blivit utsatt för så svåra påfrestningar att de skador som upptäcktes 13.9 vid Karlshamns skeppsvarv kunna härledas till ovan nämnda krigsorsak.
(Sedan påtalat underbemanningen.....)

Eget Data

Motorgales på 90 brton byggd 1882 av ek och furu. Tillhörig ett partrederi i Hällevik med Skeppare Nils Olof Leander Persson som huvudredare.
Ingen historik.

Raiden mot Wismar 25.8.44

91 bombplan av typ B-24 ur U.S.8th Airforce fällde 25.8.44 sammanlagt 219,2 ton spräng- och brandbomber över Wismar . Se detaljer om raiden på Jenny den 25.8.44.

VESTVÅG 26.8.44

TVÅ JUNGMÄN FRÅN VERITAS RÄDDAT VERITAS OCH VESTVÅG UNDER RAID MOT KIEL

Rapport

Liggande i Kiel med rumslast av 91 ton kol, djupg. F 9′ – A.10′5″, 4 ombv, bombskadad lördag kväll 26.8.44. SO vind, molnigt. De 4 ombv var i skyddsrum under bombanfallet. Vestvåg fått div ovanbordsskador. Ev. bottenskador kan fastställas först efter torrsättning.

Crew

Befh Sören Mauritz Arnold Nilsson, Skärhamn, 3.12.11 i Stenkyrka församling
Bästeman Sven Olsson, Skärhamn, 2.12.17 i Stenkyrka församling
Lättmatros Knut Pettersson, 24.3.26 i Alshögs församling
Jungman Erik Olsson, 4.4.26 i Brastad,kyrkobokförd i Morlanda.

Reseberättelse

Tis 22.8.44 kl 18 svensk tid anlänt till Kiel.Fartyget anmälts lastklart omedelbart.2 fartyg före i väntan på last,nämligen ms Veritas och ms Gamen.

Tors 24.8 Fått order börja lasta kl 08 tysk tid. 2 vagnar. Var färdiga därmed kl 11.

Fre 25.8 ingen lastning.

Lör 26.8 fått ytterligare 2 vagnar, börjat lasta kl 07 och färdiga därmed kl 09. På kvällen blev det flyglarm och bombardemang, fick sitta i skyddsrum till kl 04 sön 27.8.

Sön 27.8 kom ombord kl 04.30. Fartyget i behåll men såg besvärligt ut ombord på grund av skador från splitter, brandbomber samt lufttrycket från sprängbomber. I samråd med mäklaren Klinck och befh å ms Veritas av Härnösand beslöts att avgå med den last som var inlastad. d.v.s 91 ton kol. Detta beslut fattades på grund av att det ansågs att Vestvåg kunde fortsätta till Trelleborg med den last som fanns ombord men däremot inte kunde medtaga mera last enär splitter satt i bordläggningen och nåten i plankorna såg skräckta ut. Avgick från Kiel kl 21 svensk tid, ankom till Holtenau kl 13 och fick sedan ligga kvar där till måndag middag 28.8 kl 12 enär det var spärrat på grund av minsvepning eller minfara.

Mån 28.8 Erhållit tillstånd att avgå från Holtenau kl 12.30. SS Storö bogserat såväl Vestvåg som Veritas. Vestvågs kompass var sönderslagen samt segel och faller skadade av granatsplitter. Satt fast en wire från Storö på Vestvågs stora kätting som på order av Storös befh stuckits ut 30 famnar.

Tis 29.8 fortsattes bogseringen av ss Storö till det sista vaktfartyget var passerat vid Darsserort där bogseringen upphörde kl 05.30. Därifrån ändrades kursen upp mot Möen. På grund av den hårda vinden och sjön orkade

VESTVÅG 26.8.44

vi ej få upp vår kätting utan måste kapa 30 famnar kätting. Sedan fortsattes resan för egen maskin och egna segel samt styrt med hjälp av reservkompassen. och efter motorseglaren Veritas till Trelleborg dit Vestvåg anlände kl 11 f.m och förtöjde å anvisad plats. Uppsökt mäklaren i Trelleborg för att få besked om definitiv lossningsplats samt för ordnande av besiktning.
Ons 30.8 kl 13 kom besiktningsmän ombord och verkställde besiktningen.
Tors 31.8 erhölls order från befraktaren att lossa kollasten i Trelleborg.
Fre 1.9 kl 13.30 börjat lossa och fartyget var utlossat på e.m

Lansdkrona 4.9.44
Sören Nilsson
Befh

Sjöförklaring i Landskrona 7.9.44 kl 11.

Befraktare för lasten: AB A.Scholander & Co i Malmö.
Lastavsändare:Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat AG i Essen.
Lastemottagare: Trelleborgs gasverk.
Sakkunniga: G.F.Persson & lotsförman B.A.Romare.
Befh Nilsson: Fartyget så när blivit förstört vid bombardemanget och endast räddats genom ingripande av 2 jungmän på i hamnen liggande motorseglaren Veritas av Härnösand. Dessa 2 ungdomar hade kastat 2 brandbomber och en brinnande presenning i sjön från Veritas och en brandbomb i sjön från Vestvåg. Med hjälp av båtshakar och skrubbskaft hade de lyckats mota bort ett brinnande fartyg som drivit ner på Veritas och därefter mot Vestvåg. Nilsson ansåg att de 2 jungmännen borde få någon slags belöning. - Man hade arbetat 1½ timme med att försöka få upp ankarkättingen sedan Storö upphört med bogseringen men inte lyckats få upp hela kättingen på grund av hård vind och sjö.
De 3 övriga besättningsmännen på Vestvåg vistordat befh berättelse.

Kk memorial 19,10.44

Bombanfall mot Kiel av främmande flygmaskiner. Ex officio. Bo Bergström

Lasten SKNEVII 418

Bogserats till Trellborg med 91 ton koks i rum istället för att lasta 215 ton till Oscarshamn. Lasten försäkrad i Fylgia för 20000 kr av A.Scholander & Co, Malmö. Rederiet krävt SKN på 2387 kr för dödfrakt, vilket klart avvisats av SKN enär ~~xäxxxx~~ frakten inte varit krigsassurarad.

Besiktningsinstrument SKNEIIII vol 318

Kapten B.Ringnér besiktigat i Trelleborg 30.8 & i Landskrona 6.9.44
Efter att ha fått sinreservkopass deriverad avgick Vestvåg 2.9 från Trellborg till Landskrona.

Forts sid 3

VESTVÅG 26.8.44

Skador av splitter och lufttryck:

Styrhytten: 6 fönsterrutor förnyas, en dörr ocn en fönsterlist samt sprit-
kompassen och 2 livbojar förnyas.

Kajutan:Följande måste fönyas: en dörr med karm, 4 skylightglas, 2 ackumu-
latorer, en trasmatta som förstörts av svavelsyra, en lampkupa och
en skåplist. Radion - en Aga-Baltic 5-rörs - som kastats i durken
repareras liksom kaminen som fått locket avslitet.Följande sönder-
slagits: 12 tallrikar, 6 kaffekoppar, 6 thefat, en tillbringare,
en kaffekanna av porslin och en kaffekittel av aluminium.

Kabyssen: Repareras.

Maskinkappen: En plnaka förnyas 850x60.

Skansen: I skottet mot lastrummet förnyas 18 kvms bräder & dito masonite.

Däck: En planka i halvdäck förnyas 22' om BB. Fördäck drives och beckas 70
löpmeter med drivning runt alla luckkarmar.

Segel och rigg: Jagaren förnyas, storsegel,gaffelfock & klyvare lagas.
Nytt jagarfall,nytt klyvarfall,nytt pikfall till Gaffelfocken,nytt
klofall till dito,ny wiredirk på mesanseglet,ny wire till topplanternar
3 segelkapell repareras mm

Bordläggmingen : 10 meter reling förnyas om STB 9x 3 tum
Om BB förnyas skarndäck akterut c:a 4½ meter,en plankgång förnyas
7½ meter, 5 plankgångar repareras, 6 bräder i BB brädgång förnyas.

Bordläggningen i botten: C:a 900 löpmeter nåt rabbas & beckas inkl laskar,
kölnåt och stävnåt.

Motorn: Nermonteras för undersökning. Det spräckta ventilhuset för tryck-
luften förnyas, delmellanlägg i buntlagret förnyas, propelleraxeln
drages för besiktning, rodret lyftes och 2 bussningar förnyas.

STB ankarkätting: 30 famnar stolpkätting förnyas.

Kostnad 7587:74.

Reparation ägt rum 5-22.9.44 vid Gustafssons & Söners varv i Landskrona

---

Assurans

Rederiets räkning till SKN 5.12.44 = 9836:34 inkl 500:- till ss Storö
för bogseringen (Red AB Norrland i Härnösand)

SKN strukit ner kost & hyror från 833:35 till 791:35 men godkänt övriga

SKN 6.10.44 till Kihlbom för besiktning 218:10

SKN 28.2.45 till rederiet 8799:55

Egna noteringar

Raiden mot Kiel 26.8.44

i 3 vågor vräkte RAF den 26.8.44 1700 ton spräng- brand- och fosforbomber
över Kiel som redan tidigare var oerhört bombhärjat. På Holtenau redd
skadades under anfallet danska ss Jörgen på 843 brton.

Forts

VESTVÅG 26.8.44

OKW meddelade 27.8.44:" In der Nacht führte die Britische Luftwaffe unter verletzung Schwedischen Hoheitsgebietes Terrorangriffe gegen Kiel und Königsberg. Besonders in Wohngebieten, an Kulturstätten und Wohlfahrtseinrichtungen enstanden Schäden. Jagdfliegerverbände und Flakartillerie schossen über der Reichsgebiet und über den besetsten Westgebieten 71 feindliche Flugzeuge, darunter 56 Bomber, ab. 9 weitere Flugzeuge wurden über dem Südostraum zum absturtz gebracht."

Citat ur Margaret Bourke-White's bok:" Dear Fatherland-rest quietly" (Deutschland 1945) Schirmer- Mosel 1979:

"Nach Kiel fahren sie? Tun sie das nicht! Kiel ist ein Platz den man meiden sollte.Die Leute dort sind schwermütig,verdriesslich,verwahrlost, deprimiert. Der ganze Stadt ist in Flammen aufgegangen. Die Stadt ist beinahe ausradiert!"

(Om raiden se även Veritas 26.8.44)

Historik

Motorskonert, 3-mastad, på 144 brton byggd 1919 av Erik B.Kromann i Marstal i Danmark av ek. (Ex Frem) L. 27,5 B. 7,5 Huvudredare skeppare Axel Olsson i Skärhamn med skeppare Sören M.Nilsson som delägare. Inköpt febr 1939 som Frem från skeppsredare Kromann i Marstal för vars räkning hon byggts. 215 ton DW. Frem var vid leveransen utrustad med en 110 hkr 2-cyl Tuxham-motor, insatt 1932. 1919-23 seglade Frem på Nordafrika och Island,sedan på Newfoundlandtraden till dess motor insattes 1932. Under kriget sysselsatt i Östersjöfart. Åren 1949-56 deltog hon som LL 107 Vestvåg under säsongen juli-sept varje år i Islandsfisket och gick däremellan i fraktfart. Ny 185 hkr motor insatt 1948. Den 27.5.52 på resa Stora Vika-Väija med last av 190 ton cement i säckar rände Vestvåg kl 20 med 7 knop på grund vid kvastpricken innanför Lövskären i farleden innanför Dalarö i Stockholms skärgård och började sjunka.Skeppare Axel Olsson och 2 man måste gå i livbåten och Vestvåg sjönk med styrhytt och rigg över ytan. Männen rodde iland vid Dalarö och slog larm. Neptunbolagets Atlas kom till platsen 28.5 och införde 1.6 Vestvåg till Saltviks slip. En obefaren jungman till rors som fått order att "styra mellan landen" orsakade haveriet men det var Olsson som fälldes i juli 53 av Sthlms rådhusrätt för vållande av sjöolycka (40 dagsböter à12 kr). - I maj 1957 såldes Vestvåg för 97800 kr till Intresseskabet Vestaa i Aalborg.

VERITAS 26.8.44

TVÅ JUNGMÄN FRÅN VERITAS RÄDDAT FARTYGET OCH VESTVÅG UNDER RAID MOT KIEL.

Rapport

Bombskadad natten till sön 27.8.44 liggande vid kaje i Kiel med rumslast av 95 ton kol. Djupg F 2,8 meter - A 3 meter. 4 ombv. Fått splitterskador i skrov och rigg samt brandbomber på däck.Fönstren krossade. Drevet i bordläggningen skakat loss.

Besättning

Befh Allan Gottfrid Kristiansson, Kebbeng, Sibräcka,3.8.98
Bästeman Alvar Johansson, Stenkyrka, 0.9.07
Jungman Moggan Johansson, Stenkyrka, 13.5.28
Juggman Gunnar Nilsson, Gumlösa, 14.8.28

Reseberättelse

Mån 21.8 kl 17 svensk tid anlänt till Kiel i barlast från Karlshamn och anmäldes genast lastklar. Enär ett par andra motorseglare, Gamen av Halmstad och Iris av Skärhamn lågo under lastning kunde inte lastningen påbörjas Omedelbart.

Tors 24.8 börjat lasta och intagit c:a 70 ton kol under dagen.

Fre 25.8 Ingen lastning enär inga vagnar kommit till kajen.

Lör 26.8 ånlastades ungefär 25 ton kol.Mellan kl 21 och 22 svensk tid blev det flyglarm och ungefär kl 22.45 började ett bombanfall som pågick till efter midnatt.

Sön 27.8 omkring kl 04 då jag kom ombord efter att ha vistats i skyddsrum större delen av natten,visade det sig att fartyget erhållit skador i skrov och rigg och på däck av bombsplitter och brandbomber i en sådan omfattning att det inte var tillrådligt med tanke på fartygets säkerhet att taga mera last ombord. På grund av de demolerade kranarna och järnvägsspåren väntades lastningen bli avbruten för en längre tid. Beslöt därför i samråd med skeppsmäklare Klinck och befh på motorseglaren Vestvåg att avsegla till svensk hamn med ombordtagna c:a 95 ton kol. Avresan ägde rum kl 12 söndag 27.8 men på grund av minrisk var farvattnet utanför Holtenau spärrat varför fartyget måste ankra på redden tills vidare.

Mån 28.8 på e.m fortsattes resan under bogsering av ss Storö av Härnösand som även bogserade den bombskadade Vestvåg.

Tis 29.8 kl 02 brast bogserkabeln norr om Darsserort.Resan fortsattes sedan på egen hand för segel eftersom vinden var god. Anlände kl 10 till Trelleborg och förtöjde på anvisad plats liksom Vestvåg.

Mån 4.9 Lossades lasten i Trelleborg efter besiktning av skadorna.

Tis 5.9 avseglade Veritas till Landskrona för reparation och ankom dit kl 10 den 6.9.

Landskrona 8.9.44

Allan Kristiansson

Befh

VERITAS 26.8.44

Sjöförklaring i Landskrona 12.9.44 kl 11

Sakkunniga Sjökapten G.F.P.Persson och lotsförman B.A.Romare.

Lasten assurerad i Ocean,Gtbg.

Befh Kristiansson: Han och bästeman uppsökt skyddsrum vid flyglarmet sedan bombardemanget börjat men de 2 jungmännen inte hunnit bege sig till skyddsrum. Då befh återkom ombord efter raiden fann han splitterskador på sidorna över vattenlinjen pch på däcket. Drevet i bordläggningen hängt ut över vattenlinjen. Inga skdor uppstod under VL.

Jungmännen Nilsson & Johansson: Då bombardemanget började hade Veritas av suget i vattnet vid bombnedslag i närheten tänjt i förtöjningarna och pressats bort från kajen. De båda jungmännen hade därför inte kunnat hoppa iland utanhade måst hoppa i sjön och simmande tagit sig ~~fram~~ fram till kajkanten där de sedan uppehållit sig medan anfallet pågick . Under ett uppehåll mellan två anfallsvågor hade de tagit sig ombord på Veritas klängande i förtöjningarna och funnit ett par brinnande brandbomber på däck. De dämpade elden med en pyts vatten och lämpade sedan bomberna överbord.Som även Vestvåg träffats av en brandbomb tog de sig över dit och behandlade denna bomb på samma sätt. Som de frusit i sina genomblöta kläder hade de åter begivit sig ombord på Veritas och gått ner i skansen för att byta kläder. Härunder hade de märkt att något krängde mot fartygets bog.De skyndade upp på däck och fann ett brinnande fartygsvrak som drivit upp mot Veritas bog. Med ett par båtshakar sköt de vraket hän mot Vestvåg, hoppade sedan ombord på Vestvåg och sköt ut det övertända vraket i hamnen där det slutligen sjönk.

Bästeman Johansson: Uppsökt skyddsrum vid flyglarmet.Efter anfallet funnit brandskador på Veritas ~~akterut~~ sida akterut och på däcket .Bogen hade varit svedd. Jungmännen berättat vad som hänt som ovan.

Anhållan om belöning till jungmännen

I brev till SKN:

Under hänvisning till vad som anförts i sjöförklaringsprotokollet för motorseglarna Veritas och Vestvåg,för vilka respektive fartyg,som Eder bekant, undertecknade befälhavare avlagt sjöförklaringar inför Landskrona Rådhusrätt,tillåta vi oss att härmed vördsamt framhålla, att omnämnda besättningsmän ombord i Veritas, jungmännen Motgan Johansson och Gunnar Nilsson, vid tillfället ifråga på föresagda fartyg erhöllo bombskador vid bombanfall i Kiel,visade mycket stor rådighet och stort mod och är det vår uppfattning att vida större skador hade förorsakats Vestvåg och Veritas, därest icke Johansson och Nilsson passat på så bra som de gjorde.

Det synes oss att jungman Johansson och jungman Nilsson äro värda en belöning för sitt rådiga uppträdande, och vi tillåta oss därför fråga,huruvida

VERITAS 26.8.44

ej Statens Krigsförsäkringsnämnd skulle finna skäl föreligga att tillerkänna dem sådan.

Landskrona 21.9.44

Sören Nilsson — Allan Kristiansson

Befh å M9Segl.Vestvåg av Skärhamn — Befh å m/segl Veritas av Hernösand

---

KK memorial 20.1044

Orsak till olyckan: Det vid anfallet kringyrande bombsplittret och ett brinnande vrak av något mindre fartyg som drev ner mot Veritas orsakade skadorna.

Särskilda anmärkningar: (Här följer ett referat av jungmännens vittnesmål vid sjöförklaringen) - Befälet å de båda fartygen förklara att jungmännens uppgifter styrkts av deras egna iakttagelser rörande brandskadorna å fartygen. I detta sammanhang synes mig även böra framhållas att jungmännen vid sjöförhöret tagit på sin ed riktigheten av sina utsagor. Jag får därför vördsamt hemställa att K.K. ville för deras beslutsamma handling, vilken med all sannolikhet räddat båda fartygen med inneliggande last , utverka belöning i form av medalj i guld med inskriften: "För mod och rådighet till sjöss i farofylld tid."

Ex officio

Bo Bergström

KK anhöll 2.2.45 hos K.Maj:t om denna medalj för de 2 jungmännen:

"Vid bifall härtill torde Mynt- och Justeringsverket böra anbefallas att gå i författning om prägling av medaljerna och anskaffande av härtill hörande band mm samt att översända medlajerna till KK , som torde få i uppdrag att föranstalta därom att desamma på lämpligt sätt tillställas Johansson och Nilsson."

SKNEIII 318 — SKN tillstyrkt belöning

Advokat Henriques,SKN, skrev 22.9.44 til Bo Bergström,KK att " Måhända kunde du studera sjöförklaringen och undersöka huruvida det finnes något fog för befälhavarnas påstående att i skrivelsen omförmälda Morgan J och Gunnar Nilsson skött sig särskilt bra vid haveritillfällena ifråga. SKN har ju icke själv någon möjlighet att belöna vederbörande,även om de skulle hava gjort sig förtjänta av någon belöning, utan den saken får väl i så fall ordnas vis KK. I och för sig skulle det naturligtvis vara ganska tillfredställande om man kunde hava anledning att tillstyrka belöning även för några besättningsmän,vadan jag vore dig tacksam om du ville se litet närmare på dessa haverier. Din Tillgivne M.Henrigques

SKNEVII 418 — Lasten

95½ ton kol, lossats i Trelleborg. Frakten ej krigsassurerad. Krav avskrive:

VERITAS 26.8.44

Besiktningsrapport

B.Ringnér besiktigat i Trelleborg 30.8 och i Landskrona 6.9.44.
Styrhytten: 8 fönsterrutor med bågar förnyas.
En teakdörr förnyas, en repareras. 4 bräder förnyas.700x4"*1"
Styrmanshytten ommålas.
Kajutan: 4 rutor i skylightet förnyas samt en fönsterram.
En dörr förnyas, på den andra dörren riktas gågjärnen.
Dörren till kabelgattet repareras.
Gamla kakelugnen nertages, ny kamin insatt.
Skott & tak i kajuta och sovhytt masoniteklädes och målas.
Ny lampkupa. Radion, som kastats i durken, lagas.
Motorkappen: Dörren förnyas och ½ kvm skott i furu förnyas på förkant.
Skansen: Skjutkappen repareras med 2 nya halvdörrar och nya glidramar.
Kabyssen: Framsidan repareras med ny skjutdörr, skåp mm fastsättes på plats.
12 tallrikar,8 kaffekoppar,8 thefat förnyas.
Däcket: 200 löpmeter av fördäck drives & beckas,nåt drives runt luckan.
24 löpmeter plankor förnyas.
Bordläggningen: Bastingeringen akterut om STB förnyas 3 meter.
STB brädgång, 2 bräder repareras. Ny namnbräda om STB.
Livbåten: 2 bord förnyas.
Seglen: Storseglet, 9 löpmeter duk förnyas.
Liken förnyas i stagfocken.
Master Och rigg: Nytt klyvarstag med wire,nytt storsegelpikfall i manilla.
Ett nytt fockvant STB, rispa i storsegelbommen sprunsas
Ny ankargina i Manilla, 15 meter ny gräskabel 10''.
En luckpresenning förnyas 4x4½ meter (Kastats i sjön brinnande)
En splitterskadad luckpresenning förnyas.
Motorn: Nedmonteras för översyn. 2 högtrycksventiler till luftkärlen
förnyas. .Propelleraxeln drages för besiktning. Rodret lyftes.
Tillkommande skador, antecknade på slip 15.9.44

Botten: 800 löpmeter nåt omdrives.
Bordläggningen: Bastingeringen akter BB bultas om. En bordplanka STB omsprunsas.(Ett splitter slagit igenom bordläggningen och skadat oljetanken med något läckage som följd)
Däcket: Ytterligare 6 löpmeter plankor förnyas.Drivning runt maskinkappen.

Kostnad: 7299:43. Rep. utförts vid Gustafssons & Söners varv i Landskrona som reparerade även Vestvågs skador.

Assurans

Rederiets räkning till SKN 23.1.45 = 9634:27 inkl 500:- till red AB Norrland i Härnösand för ss Storös bogsering.

VERITAS 26.8.44

Rederiet skrev till SKN i sitt följebrev: " Då Veritas bombades den 26.8 var hon på första resan efter omfattande klassning vid Karlshamns varv. Det fanns inga som helst fel på fartyget då hon den 20.8 avgick från Karlshamn i barlast till Kiel."

SKN 28.10.44 till Kihlbom 224:60 för besiktning.
SKN 26.2.45 till rederiet 9087:37

Eget Data

2-mastad motorskonert på 105 brton byggd 1915 i Råå av ek och furu. L 24 B. 6,9 Tillhörig red AB Nordsverige (Axel Fredrik Andersson) i Härnösand. 170 tod dw. 100 hkr motor. Veritas såldes i jan 1946 till skibsförer Valdemar Schmidt i Kolding, Danmark, och övertogs i Malmö.

(Om raiden 26.8.44 se även Vestvåg)

TITTI 28.8.44

FÖRSUMLIG NAVIGERING LEDDE IN I SVENSKT MINFÄLT – TITTI BORTA PÅ ½ MINUT.

Rapport

Avgick Lübeck fre 25.8.44 destinerad till Göteborg. Rumslast 212 ton koks. På däck 100 ton koks till 1½ meters höjd för, 2 meters höjd akter, surrad med wirar mellan stöttorna. Djupg F 12′2′′ – A 12′2′′ 6 ombv.
Kompassjustering ägt rum 11.8.42, men deviationen kan ej uppgivas enär tabellen gått förlorad med fartygets övriga papper. Navigerat efter Sjökarteverkets Kattegattskort.
Fartyget fullständigt sönderspängt vid minexplosion mån 28.8.44 kl 06.45 3′ W.Nidingen. Svag W dyning, lätt disig luft. Sjönk omedelbart. Bästeman till rors, utkik på fördäck lättmatros Johansson.

Crew List

Befh Karl Gunnar Albert Svensson, Nyemåla, Timmernabben, 22.1.13 i Ålems församling, Kalmar län. (Sedan nov 39) Gift, inga barn.
Bästeman Tore August Nilsson, Timmernabben, 2.7.09 Ålems församl. (Aug 43)
Kock Carl Erik Henning, Ångsgatan 17, Västerås, 1.1.25 i Västerås (April 44)
† Lättmatros Karl Josef Gunnar Johansson, Sjöbo, Ålem, 1.1.21 Ålems församl
† Jungman Stig Axel Arne Axelsson, Strömsrum, Ålem, 8.12.37 – ULU
† Jungman Bent Hove, Rödvig, Danmark, 16.12.24 (Dansk, Rödvigs sjömanshus)
(Anhöriga till de omkomna, se sid 5)

Rapport

Fre 25.8 på e.m. avgått från Lübeck till Travemünde för bunkring med last av enligt uppgift 312 ton koks.
Lör 26.8 på morgonen avgått från Travemünde. Efter väderleksrapporten kl 17 erhållit radioorder att avgå till Göteborg.
Sön 27.8 på morgonenpasserat Falsterbokanalen. Fortsatt resan genom Öresund efter neutralitetsleden. Passerat Kullen vid 17-tiden. Vid 20-tiden stannades motorn och alla segel sattes. Svag sydlig vind. Kl 23 hade vinden tilltagit och dragit sig till WNW och motorn startades. En del segel togs ner, resten skotades midskepps.
Mån 28.8 vid 02-tiden passerat Morups Tånge. Vid vaktombytet kl 04 pejlades Klåback i NO, varvid en stor ångbåt passerade tätt om STB. Vid 05.30 -tiden siktades Nidingen. Kursen ändrades och sattes närmare Nidingen. Omkring kl 06 observerades en minsvepare konvojerande en oljetanker. Någon signal eller varning utsändes inte därifrån, ej heller från Nidingens fyrplats. Vi hade då Nidingen ungefär 3′ på STB bog. Lätt disig luft. Kl 06.45 inträffade en explosion, förskeppet försvann och akterskeppet började hastigt sjunka. Försök gjordes att få båten eller flotten klara men fartyget försvann under fötterna på oss. –

TITTI 28.8.44

Vi drogs samtliga ner i djupet men kom strax upp igen. Det visade sig då att Hove, Axelsson och Johansson saknades. Efter 45 minuter bärgades vi av en livbåt från minsveparen Koster. Området genomsöktes efter något spår efter de andra men det stod ej att finna. Vi togs ombord i Koster och fick torra kläder. Koster fortsatte sin avbrutna resa. Utanför Varberg hämtades vi iland av lotsarna. Meddelande hade då sänts till rederiet genom marinens försorg. -Anmärkas bör att vi under nattens loppbåde mött och passerats av fartyg på båda sidor, varför kursen antogs vara riktig. Heal resan haft en mansom utkik på fördäck. Vid olyckan var lättmatros Johansson utkik. Hove och Axelsson hade frivakt och befunno sig i skansen. Vi hörde eller såg aldrig något av dessa tre. Oscarshamn 1.9.44

G.Svensson

Sjöförklaring i Oscarshamn tis 5.9.44 kl 11

Sakkunniga hamnkapten Thor A.Lömann & sjömanshusombudsman Th.Johansson
Då sakkunniga ej kunnat rekonstruera seglationen eftersom inga kurser och distanser och inga avstånd till pejlade föremål angivits i befh rapport, ställdes följande frågor:

1) Fanns UFS 1944 ombord och då särskilt nr 9 och nr 25, och hade befh i så fall tagit kännedom ur punkt 1327 i nr 25 angående mineringarna på Västkusten mellan lat N 57 15′ och N 58 28′.
2) Enligt rapporten befann sig fartyget vid minsprängningen ca 3′W Nidingen. Denna position är belägen mitt inne i minfältet. Hade sig ej befh bekant att angöringen av detta minfält skulle ske på lat N 57 13′ samt att lots skulle tagas vid Varberg?

Befh Svensson: Morups Tånge passerats på gissad distans av 3 minuter. Kan ej erinra sig vilken kurs som då satts, men fartyget hade hållit upp för att få Klåbacks fyr något om STB. Passerat Klåbacks fyr på gissad distans 3′. När denna fyr ~~passerats och~~ synts i NO hade befh ändrat kurs för att få Nidingens fyr, vilken då inte synts, något om STB. Därefter hade han överlämnat vaktbefälet till bästeman Nilsson och då beordrat Nilsson att hålla dåvarande kurs tills Nidingens fyr siktats. och sedan styra så att denna fyr komme något om STB. Befh sedan gått ner i sin hytt. Föreoch vid minsprängningen torde farten varit 5½ knop. Titti förde då storsegel, gaffelfick, 3 försegel och mellanstäng. - Flotten stått på kabysstaket akterut och livbåten hängt i dävertar i aktern. Ingen ombord varit berusad. - Titti varit i svensk hamn, Oscarshamn, omkring den 15.8. Det sista numret av UFS som då funnits ombord troligen varit nr 32. UFS kommit befh tillhanda genom redarens försorg. Samtliga nummer som utkommit vid dtiden för avgången från

TITTI 28.8.44

Lübeck den 25.8 fanns inte ombord. Två, rre nummer saknats,däribland med säkerhet nr 25. Däremot hade nr 9 troligen funnits. På grund av att han ej fått nr 25 av UFS hade han saknat kännedom om minfältet vid Nidingen och kände följaktligen intetill skyldigheten att anlita lots vid Varberg.

Bästeman Nilsson: Stått till rors från kl 04.Styrt den kurs som befh hade hållit före vaktbytet. Kan inte komma ihåg vilken denna kurs varit. Då Nidingens fyr siktats hade han enligt befh anvisning ändrat kurs så att han fått fyren på STB bog. Kände inte till på vilket avstånd Klåbacks fyr passerats.Kan ej yttra sig om exakta positionen vid minexplosionenmen att Titti därvid haft Nidingens fyr något akter om tvärs på gissningsvis 3'avstånd. Ibland brukat studera UFS. Ej känt till något minfält vid Nidingen. Inte hört i radio eller läst i tidningen om det.

Kocken Henning: Från kl 05.30 till minsprängningen stått och lagat mat i kabyssen.

Skeppsmäklare Samuelsson: Uppgav att UFS punktligt översändes till vederbörande mäklare för att tillställas befh på de fartyg för vilka han vore huvudredare.

KK memorial 2.10.44

Orsak: Försumlighet och vårdslöshet från befh sida, vilken förde sitt fartyg rätt in i det svenska minfältet, vars existens sedan månader varit notifierat i pressen och i olika sjöfartsunderrättelser.

Vad befh skyldighet att medföra ombord vissa nautiska publikationer beträffar, förordnar S.F. nr 184/ 1927 § 54 bl.a följande:" Annat fartyg än pråm-fiske- eller fångstfartyg skall hava ombord a) I kust- eller vidsträcktare fart den av Sjökarteverket utgivna publikationen UFS för de senaste 12 månaderna eller /och motsvarande utländska publikationer ävensom för resor erforderliga , såvitt möjligt till näst föregående året rättade sjökort jämte segelingsbeskrivningar och fyrlista."

Befh medger själv vid sjöförhöret att hans fartyg så sent som den 15.8 44 legat i svensk hamn.Han erkänner också attflera nummer av UFS saknats ombord och att han ej anskaffat de felande ex. I ett av dessa, nr 25, punkt 1327 under rubriken b/ Minmeddelanden, läses:

"För underlättande av den svenska neutralitetsvaktens verksamhet har det område, inom vilket minor utlagts vid Rikets västra kust mellan lat N 57 15,0' och 58 25,0' (Kommunike från CM 11.4.40),utsträckts att omfatta jämväl yttre svensk territorialvatten mellan ovannämnda latituder

2) på grund härav upphäves bestämmelserna i ovan nämnda kommunike.

3) För befarande av det minerade området gäller följande: a) ......

b) --------- c) --------- Inlöpande i det minerade området kan endast ske under dager och vid endera av nedanstående platser där bevaknings-

fartyg är förlagt och där föreskrifter rörande den fortsatta färden lämnas. Dessa platser äro: N 57 13 - O. 12 00,0 ′ (SO om Nidingen) och N 58 28′- O.11 10′ (NNW Skägga Kummel). Kronolots tillika minlots skall tagas vid Varberg respektive norr omHälsö eller vid Väderöarna. "
Genom obekantskapen med dessa viktiga bestämmelser blev befh indirekt vållande till 3 personers död. Dessa voro: ------

Ex officio
Bo Bergström

Stämning mot Tittis befh.

2.1.45 väckte sjöåklagaren Gösta Berglund åtal mot Tittis befh och anhöll hos landsfiskalen i Norra Möre distrikt,Kalmar, om handräckning för delgivning med stämning av befh samt dagsbotsutgift.

Brottsmål hållet vid Oscarshamns Rådhusrätt
den 19 februari 1945

Notarien Otto Lindell inställt sig som åklagare och svaranden genom advokat Åke Bohman, Kalmar.
SKN och lastägaren inte låtit sig avhöra.
Åklagaren upplyste på fråga att de omkomnas anhöriga ännu icke underrättats om rättegången.
Advokat Bohman: Vitsordade att något ex av UFS nr 25 -44 inte funnits ombord å Titti och medgav att svaranden därigenom gjort sig skyldig till ansvar enligt 26§ och 292§ 2. momentet Sjölagen. Däremot bestred Bohman att det förelåg sådant kausalsammanhang mellan denna försummelse och sjöolyckan samt de 3 omkomna besättningsmännens död. 293§ Sjölagen och 14 kapitlet 9 § strafflagen vore förty här icke tillämpliga enligt Bs uppfattning. Tillika bestred B. tillämpningen av 296§ Sjölagen,under framhållande att omständigheterna inte kundeanses synnerligen försvårande och att med hänsyn därtill SKN tydligen inte funnit anledning inträda i rättegången. Bohman tillade:" En stund före minsprängningen hade man från Titti sett ett av marinens fartyg. Å detta hade man - enligt vad Bohman erfarit - då Titti observerats, yttrat:" Undrar hur länge det går innan hon flyger i luften." Man hade inte varnat Titti för minfaran. Om marinmyndigheterna upprätthållit effektiv bevakning hade aldrig denna minsprängning inträffat. Det är otillräckligt med kungörelser och radiomeddelanden. Ett visst ansvar för Tittis minsprängning får anses åvila marinmyndigheterna som numera förlagt ett vaktfartyg till området föt minsprångningen, uppenbarligen som en följd av de många minsprängningar som inträffat inom samma område. - Ombord på Tittis fanns en radiomottagare.
Åklagaren: Vidhållit stämningsyrkandena och anförde att avaranden hade bort inse vikten av att under rådande krisgförhållanden medföra och ta del

TITTI 28.8.44

av UFS. Tilläggas kunde att den östliga delen av det område där Titti sprängdes varitminerat sedan lång tid tillbaka. Innan svaranden löpt in i området hade det ålegat honom att invänta vaktfartyg. Åklagaren anhållit om uppskov med målet till den 12.3.45 för att komma i tillfälle att underrätta de målsägande om rättegången som ännu ej därom erhållit underrättelse.

Brottsmål vid Oscarshamns rådhusrätt 12.3.45

Åklagaren Otto Lindell upplyst att följande närmaste anhöriga till de 3 omkomna u-rättats om målets handläggning idag,nämligen:

Fiskaren Axel Julius Teodor Karlsson, Strömserum, Ålem.
Jordbruksarbetaren Johan Gottfrid Hilding Johansson,Sjöboda,Ålem.
Parcellisten Henning Hove, Lilla Taaröje,Faxe, Danmark.
Svaranden inställde sig personligen,biträdd av advokat Åke Bohman,Kalmar.
Befh : Han hade för vana att ordna UFS i nummerföljd och förvarade dem i kajutan. Han fick sig UFS tillställd av redaren genom mäklarkontoren i de hamnar som anlöptes. Med ledning av UFS utmärkte han på sjökortet före varje resa det eller de minfält som kunde vara omnämnda i UFS och som ev komme att passeras under resan. Vid avgången från Lübeck saknades nr 25 av UFS. Han hade visserligen kunnat låta fartyget anlöpa en Skånehamn och införskaffa detta nummer,men då han inte kunnat tänka sig att det kunde innehållanågot av vikt rörande Tittis route och då vädretvar gynnsamt samt han ville undvika tidsspillan ,fortsatte han rrsan direkt. Ansåg sig inte skyldig till annat ansvar än det adokat Bohman den 19.2 medgivit.
Bohman: Befh under resan tvingats ägna all sin tid åt motorn som inte var fullt tillförlitlig och i behov av översyn och rengöring.
Åklagaren: Egendomligt att ingen på Titti känt till minfältet som ju tillkännagivits i radio, i pressen och i UFS. Ett vaktfartyg varit förlagt där även vid tiden för minsprängningen.
Befh: Tittis radioapparat varit trasig då radiomeddelande upplästes om minfältsutvidgningen. Titti lastade då kalksten i en Gotlandshamn. Han visste attdet i området vid Nidingen skulle finnas ett mindre minerat område,vilket tydligen utvidgats utan atthan därom blivit underkunnig. Hans kontanta årsinkomst numera 3500 kr om året.

UTSLAG

Enär minsprängningen orsakats genom svarandens underlåtenhet att anskaffa ochta del av UFS nr 25 1944 prövar Rådhusrätten rättvist döma döma honom jämlikt etc --- för vållande till sjöolycka och 3 personers död till fängelse i 2 månader. --- Förordnar Rådhusrätten att med straffets verk-

TITTI 28.8.44

ställande skall villkorligt anstå och skall svaranden icke stå under övervakning.

Ingen går väl med vett och vilja och göraav med ett gott fartyg.

Den tilltalade själv: " Varje människa bör förstå att ingen med vett och vilja går och gör av med ett gott fartyg och en bra besättning. Otursamt nog hade inte vaktfartyg varit utposterat,enligt vad som senare kommit i dagen. Flera fartyg hade gått samma rutt men blivit varnade av vaktfartyget samt anvisade en annan väg.

Goda vitsord

Av förundersökningen,daterad 10.3.45, angående svaranden framgår med förundersökarens egna ord att:

" Det är anmärkningsvärt vilka goda vitsord som lämnas honom från alla håll för hans skötsamhet, ordentlighet, plikttrohet, omtanke om fartyg och besättning osv. Hustrun själv varit med på resorna utom de 2 sista. Förhållandena ombord alltid varit de allra bästa,där allesammans kände sig som en enda stor familj. Mannen hade skött om båten och vårdat den som sin ögonsten.Föräldrarna blivit djupt gripna över olyckan. Det må anföras att kapten Svensson hela tiden gått på en trade som han kände synnerligen väl och där eventuell minfara kunde elimineras genom vaksamhet och försiktighet. Sista resan blev han beordrad en annan väg , där, genom minering, som var honom okänd, faran mångdubblats och där alltså sedvanlig vaksamhet inte var tillfyllest. Ett vaktfartyg borde här ha varit tillhands för att varna de sjöfarande."

SKN EIII 318

Assurans och effekter

SKN ersatt rederiet för totalförlust 20.9.44 med 100.000 kr

SKN utbetalat för effekter 20.10.44 3128:50 plus 450:- den 8.11 för jungman Hoves effekter.

Skeppsredare Samuelsson skrev 19.10.44 till SKN att han skrivit till jungman Hoves föräldrar i Danmark men ej fått något svar. Den 6.11.44 meddelade han att fått kvittot på effektersättningen från Hoves far. Angående effektersättningen skrev Samuelsson 7.9 till SKN att "Jag kan personligen intyga att alla besättningsmedlemmarna i Titti voro synnerligen hyggliga och skötsamma samt ganska välekiperade, varför jag är övertyga om att ersättning enligt lag ej är tillräcklig för att täcka deras förluster." - Skeppare Svensson förlorat för 1526:- , han fick ut 1073:50 i Oscarshamn den 26.9.44

LASTEN

312 ton koks för A.R.Appelquist Kolimport,Sthlm, ass för 13600:-
SKN ersatt 13544:34 den 23.10.44

TITTI 28.8.44

Bernt Hove vantrivdes som skogshuggare

Bernt Hove, 19 år, var en dansk fiskaryngling som den 29.8.43 kommit till svenska sidan av Öresund med en motorbåt, fylld av flyktingar. Han ville inte ta risken att vända tillbaka hem igen från flyktingförläggningen. Efter en tid fick han arbete som skogshuggare i Småland men vantrivdes i denna ovana miljö och återvände till havet, endast för att möta sitt öde första resan med Titti. Lättmatros Gunnar Johansson efterlämnade föräldrar och syskon. Jungman Stig Axelsson, 17 år, hade mönstrat ut på Titti i april, det var hasn första båt. Han efterlämnade föräldrar och 6 syskon. - Titti kom från det bombhärjade Lübeck och stävade mot Göteborg på en för skeppare Svensson helt ny färdväg längs västkusten, tungt lastad med koks. Fartyg mötte och passerade på båda sidor den sista natten och ingen ombord hade anledning befara att Titti stävade mot sin undergång. Lättmatros Johansson stod utkik på fördäck denna disiga morgon och hans två kamrater, jungmännen, sov i förskansen, då minan träffade förskeppet kl 06.45 .Omvärvd av en geysir av vatten,koks, sotoch vrakdelar i dubbel masthöjd gick Titti med bortsprängt förskepp i djupet inom 30 sekunder med stäven före. Bästeman hann ut ur styrhytten, befh hann ut ur sin hytt,yrvaken och halvklädd, och kocken hann kasta sig ut ur kabyssen. Sedan sjönk allt omkring dem och de 3 överlevande låg låg i vattnet,utan livbälten, omtöcknade och medtagna. Minsprängningen hade setts från minsveparen Koster och en livbåt nådde fram till platsen där Titti försvunnit, men det hade gått 45 minuter innan de 3 som varit aktreut blivit upptagna.Luckor, splittrat trävirke, tomfat och bråte flöt i en oljefläck. Ombord på Koster fick de räddade den bästa vård för sina blessyrer, sveptes i filtar och fickvarm dryck. Per dario larmades marindistriktet som sände ut en autogiro och 2 minsvepare, medan Koster utanför Varberg satte över de räddade till en lotsbåt. Vid ilandkomsten förhördes de på MDV och det framkom att befh inte känt till minfälten vid Nidingen. - Den 1.10 44 sprängdes i samma minfält GG 274 Nordstjernan av Donsö med man och allt. Den 11.8 hade ss Erling Lindöe av Haugesund på 1808 brton på resa Ballangen- Hamburg med last av svavelkis minsprängts på int. vatten i höjd med Nidingen och sjunkit omedelbart. Av de 26 ombv gick 13 norrmän och 7 tyska soldater som medföljde som LV-servis med i djupet. ss Victoria Av Hamburg tog upp 2 norrmän och 3 tyskar från en flotte och de infördes av lotsbåten till Varberg. En tysk marinsoldat bärgades av fiskebåten Argo av Torekov som själv krigsförliste den 24.4.45.

Historik

3-mastad motirskonert på 209 brton byggd 1909 vid J.Ph. Jörgensens varv i Thurö,Danmark av ek och bok. (Ec Thorwald) L. 31,4 B. 8,2 Tillhörig skeppsmäklare John Henrik Samuelsson i Oskarshamn som i juli 38 inköpt

TITTI 28.8.44

Titti från red AB Pepita (Nils Påhlsson) i Hälsingborg. Fick vid samma tid en ny motor, en 2 cyl.150 hkr Avancemotor. Tidigare 85 hkr 1930.- 280 dw. Thorwald byggdes för skeppsredare Anders Petter Hemdahl i Hälsingborg, hörde 1919-33 hemma i Viken, överfördes i april 33 till skeppsredare Nils Påhlsson i Hälsingborg och fick då namnet Titti.
Från dec 1913 fram till 1929 fördes fartyget av kapten Jens P.Jönsson i Nyhamnsläge, som -29 gick iland vid 76 års ålder. -Annadag jul 1913 sprang Thorwald läck i storm vid Bornholm på resa till Bremen med trälast men inbogserades flytande på lasten av en rysk ångare till Karlskroba. Besättningen hade tagits upp av ett annat fartyg och landsatts i Brunsbüttel. - 1916 räddade Thorwald besättningen 4 man på galeasen Emanuel av Pataholm som drev i marvatten på trälasten i hårt väder vid Bornholm. Emanuel kunde införas till Trelleborg. - 1.10.43 på resa Danzig-Varberg med kol grundstötte Titti kl 03.40 vid Västra Hammaren, 2′NNo Åhus, sedan befh förväxlat 2 fyrar. Han hade dessutom underlåtit att loda och inte med noggrannhet tagit del av sjökortet över farvattnet ifråga. Titti dorgs flott kl 19.30 sedan 70 ton kol läktrats och gick in till Åhus på morgonen den 2.10. Hon hade skador på stäv,lösköl och kölplankor och måste gå på slip i Sölvesborg. För vållande av sjöolycka dömdes befh 22.5.44 av Oscarshamns rådhusrätt till 60 dagsböter a 5 kr.

GERDA 29.8.44

SPLITTER- OCH LUFTTRYCKSSKADOR UNDER BOMBANFALL MOT STETTIN

Rapport

Tis 8.8.44 avgick Gerda av Skärhamn från Kragerö,Norge med last av fältspatmjöl, destinerad till Stettin. Tors 10.8 byttes befälhavare i Skärhamn. Fre 11.8 anträddes resan utan anmärkning. Mån 21.8 kl 13 anlände vi till Stettins lotsstaion för order om losseplats,vilken vi erhöllo först tors 24.8 dåvi förhalade till frihamnen. Lossningen börjat lör 26.8 och mån 28.8 var fartyget loss.I avvaktan på lastningsorder kvarlåg vi på losseplatsen. Tis 29.8 kl 12.40 utsattes staden för luftangrepp varför jag och bästeman och matrosen sökte skyddsrum. Kl 13.30 blåstes föralarm till Faran över. Vi lämnade skyddsrummet och gingo ombord, varvid det visade sig att fartyget hade utsatts för hårda påfrestningar under bombardemanget. Så gott som alla tillgångar till fartygets inre voro utslagna och fönsterrutor krossade. Nåt-en i däck och bordläggning voro sprungna ut,varför det var omöjligt att in-taga last innan fartyget varit på varv för översyn. Vi lämnade Stettin kl 16 den 31.8 och avseglade utan last till Sverige men på grund av minfaran var farvattnet spärrat och vi måste stanna i Swinemünde till kl 11 den 2.9 då hemresan anträddes. Sön 3.9kl 09 anlände vi till Limhamn.

Limhamn 4.9.44
Thorvald Olsson
Befh

Besiktningsrapport

B.Ringér besiktigat i Limhamn 4.9 och i Råå 7.9 på anmodan av kapten N. Kihlbom,Malmö. (SÅAF) .

Styrhytten: Dörren om BB repareras med nytt lås. 7 nya fönsterrutor och ett nytt ventilglas.

Däcket: Waterbordsnåten och nåten runt luckkarmarna drives & beckas
Samtliga laskar samt kajuttaket drives & beckas.
En bräda i brädgången akter förnyas 3 meter
En skärstock av furu,5½ meter lång,förnyas.

Bordläggningen: 1250 löpmeter nåt rabbas och beckas. 40 kvadratmeter förhydningsplåt loss och fast. 3 nya bultar i köllask midskepps.

Motorn: Söndertages för besiktning. Propelleraxeln drages.Bottenmålning.

Tillkommande skador

Sedan botten rengjorts konstaterades att drivning av alla nåt var nödvändigt och att bordläggningen gett sig så att den omspikas med c:a 500 spik. 42 bultar i järnknän var knäckta och måste förnyas. En del sprunsar måste inläggas vid drivningen. (Malmö 18.9.44)

Brev till SKN från B.Ringnér ,Malmö 16.9.44

Vid öppnandet av motorn befanns ett kullager på vevaxeln vara spräckt och

GERDA 29.8.44

hela vevaxeln inklusive kullagerkrans måste uppsändas till Skandiaverken i Lysekil för reparation.

Brev till SKN från B.Ringnér :Malmö 20.9.44

Motorn endast använts några timmar under hemresan från Stettin,gått för segel nästan hela tiden. Man hade dock redan i Stettin vid avgången märkt att det nu skadade kullagret gått varmt.Motorn enligt skylt insatts 1925. Svårt för Skandiaverken att reparera.

Reparationen

Reparationen vid Holms skeppsvarv i Råå kostat 8075:60.
Insättning av nytt kullager på Skandiaverken i Lysekil kostat 698:50.
Sten Haeger i brev till SKN 30.11.44 skrivit att motorskadan kan mycket väl tänkas ha uppkommit genom de skakningar fartyget utsatts för i Stettin..

Assurans

SKN 23.10.44 till ass.direktör N.Kihlbom i Malmö 230:40
SKN 14.12.44 till Erik Oluasson i Skärhamn 8135:11.

Data

Motorseglare tillhörig Erik Olausson, Skärhamn. Inga fler data.

Anmärkning

Enligt tillgänglig dokumentation utförde Bomber Command natten till 30.8.44 en stor raid mot Stettin. Någon dagraid 29.8 inte dokumenterad.
Rexbolagets ss Korsö låg i Stettin 29.8 och i dagboken noterades "Lastning hela dagen". Sedan följde kl 02-02.50 den 30.8 den stora nattråden

LYDIA 30.8.44

SKADATS AV 4 BRANDBOMBER OCH SPLITTER UNDER BOMBER COMMANDRAID MOT STETTIN.

Rapport

Bombad vid kaj i Stettin c:a kl 01 tors 30.8.44 med rumslast av 282 ton kol för Karlshamn. Djupg F 13'– A.12'. 6 ombv. God sikt, ingen vind. Ingen av de ombv skadats. En brandbomb skadat skarndäck om STB, en annan däcket midskepps STB och 2 gick genom luckorna. Fartyget blev svårt omskakat av 3 sprängbomber som exploderade i vattnet c:a 20 meter från fartygssidan. –Lör 2.9 då Lydia befann sig i bojrännan mellan Stettin och Kolberg i frisk O. vind och klar sikt, obetydlig sjö, befh vakt, utkik på fördäck, utbröt eld i motorn.

Crew List

Befh Axel Johan Verner Johansson, Lärkgatan 2,Karlshamn, 18.5.21 (13.6.44)
Bästeman Bertil Pettersson, Stenkyrka,Marstrand, 8.1.20
Kock Thure Sohl, Karlshamn, 9.2.21
Lättmatros Fridolf Karlsson, Nr 633 Hunnebostrand, 1.11.05 (13.6.44)
Jungman Olof Karlsson,Finsjön,Fliseryd, 2.2.25
Jungman Bengt Jonsson, Köping, 15.8.20 (25.7.44)

Rapport

Natten till torsdag 30.8 utsattes 3-mastskonerten Lydia av Oscarshamn för bombanfall i Stettin. Fartyget låg färdiglastat i Hedwigshütte där 282 ton stenkol inlastats och låg förtöjd på utsidan av Florence av Påskallavik som även bombskadades. Jag befann mig själv i staden och var på väg ombord då jag överraskades av bombanfallet och måste begiva mig till skyddsrum. Min styrmans förklaring är följande: Hela besättningen var ombord men ingen kunde vistas på däck under anfallet som varade från midnatt till 01.30.Efter anfallet upptäcktes att fartygets träffats av 4 brandbomber.En hade träffat skarndäck om STB, en däcket midskepps STB och en fallit i varje lucka. Då rök utvecklades från kollasten gjordes allt för att släcka ev. eld. Luckorna kastades av och efter mycket lämpning av lasten, vattenbegjutning med spolslang och besprutning med Kustossprutor måste elden ha slocknat. Under det svåra anfallet hade 3 sprängbomber exploderat cirka 20 meter från fartyget i vattnet varvid fartyget råkat i svår skakning så att skador uppstodo, särskilt lossnade drevet i laskar, nåt och nåtbordläggningen. Innan avgången från Stettin den 30.8 täpptes de av brandbomberna uppkomna hålen i däck med bräder och tjärad segelduk. – Lydia avgick kl 10.30 lör 2.9 från Swinemünde och gick då den östra vägen eftersom den västra var spärrad. I frisk ostlig vind, obetydlig sjö och god skit hade fartyget kl 18 kommit i den bojade leden mellan Stettin och Kolberg då motorn började gå ojämt ojämt och eldslågor sågs slå ut genom avgasröret.Vi saktade ner motorn till lägsta möjliga eftersom vi förstod att eld uppstått i ljuddämparen. En man ställdes i maskinen med vatten för att avkyla ljuddämparen men efter en stund kom han upp och

LYDIA 30.8.44

sade att det brann i motorrummet.Färgen på skottet hade tagit eld och mesanmasten hade antänts just över maskinkappen. Vi försökte släcka med vatten enär våra 3 Kustossprutor tömts under bombanfallet i Stettin.Vi insåg snart att det var lönlöst att släcka med vatten.Vi beslöt att försöka kväva elden Motorn stoppades, maskinkappen stängdes,skylightet täpptes till och alla hål och lufttrummor täpptes till med presenningar. Efter en halvtimme öppnades maskinkappen och vi fann då att elden var kvävd.Under branden hade all färg i motorrummet förstörts, mesanmasten delvis bränts och glasen i skylightet gått sönder.Klädseln på avgasröret var skadad liksom de el. ledningarna och 2 presenningar uppbrunna. (Winschpresenningar) Låtar i motorrummet bräcktes loss för att komma åt ev. eldhärdar.Efter ett par timmar sattes motorn igång och föreföll fungera som vanligt. Den 3.9 anlände vi till Karlshamn. Karlshamn 4.9.44

Verner Johansson

Befh

Sjöförklaring i Oscarshamn 21.9.44 kl 11

Assurerad i Hansa, Stockholm. Kollasten assurerad i Atlantica,Sthlm. Sakkunniga: Ombudsman Th.Johansson och hamnkapten Thor Loman.

Befh Johansson: Efter det de 3 Kustossprutorna tömts efter bombningen i Stettin 30.8 hade man ombord en slang kopplad till winschmotorn för eldsläckning samt 5-6 pytsar. Inte ovanligt att eld uppstår i ljuddämparen på motorseglare men den bruknar slockna av sig själv. Nu hade ljuddämparen blivit glödande och antänt färg och trävrike intill röret. Livbåten hängt i sina dävertar akterut och en flotte funnits på en ställning på kajuttaket.

Lättmatros Karlsson: Vaknat i skansen då bombanfallet började.Väckts av bombexplosionerna.Då branden utbröt var han i styrhytten och deltog sedan i släckningsrabetet.

Jungman Karlsson: Vaknat av luftvärnsleden i sin koj i skansen vid midnatt. Var på däck 2.9 och deltog i släckningen.

Kk memorial 23.10.44

Bombanfall av främmande flygplan. Vådaeld i ljuddämparen sedan fett och sot antänts. " Man förvånar sig dock över att icke befh innan fartyget avseglade från lasthamnen gått i författning om att låta påfylla de kemiska eldsläckningspparaterna eller också inköp nya dylika apparater." Ex officio

Bo Bergström

Lasten SKNEVII 428

Kollasten assurerade i Atlantica av A.R.Appelquist Kolimport,Sthlm för 15000:- Ingen skada enligt rapport från Appelquist 11.1.45. Avskrives.

LYDIA 30.8.44

SKNEIII 318 Assurans

Brandskadorna gått som civilrisk och påförts Hansa,Sthlm.
SKN 16.4.45 ersatt rederiet med 1077:95
Saltviks slip enligt räkning 20.3.45 reparerat för 1360:50

Besiktningsinstrument

Magistratsbesiktning 8.9.44 vid Saltviks slip, Oscarshamn.
Bordläggningen STB:I waterbordet insättes ett stycke spunnigm av ek
Däcket: En ny planka 8′x5″ x 3″ av furu inlägges mellan luckorna.
Täckluckor: 2 luckor repareras.
Brädgången: Vid mesanriggen förnyas 3 st 5 meter långa plnakor.
Drivning: 375 löpmeter bordläggning och 125 löpmeter däck drives & beckas.
Kostnad 1360:50.

Egna noteringar. R.A.F.raid mot Stettin

Nattraiden mot Stettin 30.8.44 utfördes av Bomber Command. Av 403 bombplan som fällde 1341 ton spräng-och brandbomber över Stettin, gick 23 plan förlorade. 189 andra brittiska bombplan anföll samtidigt Königsberg vars medeltida centrum hlet förstördes av 492 ton brandbomber. Av dessa plan gick 15 förlorade. I Mission 591 bombade U.S.8th Airforce 30.8 med 282 B-17-plan Kiel medan 327 plan av samma typ fällde 753 ton bomber över Bremen. Dessa styrkor hade stor jaktplanseskort och inga plan gick förlorade men 136 av bombplanen skadades av lv-eld och tyska jaktplan. Mot Berlin och Hamburg utförde 30.8 Mosquitoplan ur RAF s.k nuisanceraids med spridd bombfällning och låganfall med automatkanoneld längs gatorna.

Historik

3-mastad motorskonert på 187 brton byggd 1901 av J.Kofoed på Faxe Ladeplads i Danmark av ek. (Ex Grethe, J.A.Kromann) Tillhörig konsul Carl Otto Knut Svensson, Skeppsbron 3 i Oscarshamn som i april 1944 för 75000 kr inköpt Lydia från ett partrederi i Skärhamn med Erik Oluasson som huvudredare. Skonertskeppet Grethe var 1901-1918 hemma i Marstal, de sista åren med namnet J.A.Kromann. I nov 18 sålde H.A.Grube i Marstal henne till Rödbyhavn och i sept 21 sålde förvaltare Jens Berndt Svensen henne till skeppare Frans Edvard Möller i Skillinge som ändrade namnet till Lydia. Redan i nov 21 gick Lydia vidare till Erik Dahlberg partrederi i Halmstad och i mars 22 till sjökapten Oscar Theodor Lamberg i Viken. I mars 1930 fick Lydia svåra ovanbordsskador i hårt väder och inköptes på auktion 3.4.30 av skeppare Johan Jönsson, Brantevik som lät reparera henne och sätta in en 150 ehkr motor. I mars 1935 såldes Lydia till Skärhamnsrederiet. - Lör kväll 19.9.42 på resa Malmö- Stockholm med last av korn kom Lydia i höjd med Stenkyrkehuk in i 25-30 sek.meters NO storm med svår överbrytande sjö och slagregn.Kl 22.30 bräcktes fockmasten 2 meter under salningen och störtade överbord. Förseglen

LYDIA 30.8.44

slets ur liken och gaffelfocken måste kapas i klofallet varpå den rycktes bort och försvann. Efter att ha vänt länsade fartyget undan stormen ner mot Burgsvik. Kl 01.20 den 20.9 bröts fockmasten vid däck och föll överbord med lös och fast rigg, i fallet krossande skanskappen. Besättningen fick inrikta sig på att i den överbrytande sjön kapa masten för att den inte skulle slå hål i bordläggningen. 10 meter av brädgången slogs ut och i skansen forsade vattnet halvmeterhögt. Med alla pumpar igång kom Lydia söndag f.m in till Burgsviks brygga och fortsatte efter uppröjning till Stockholm för lossning och omfattande reparation. - I dec 1946 såldes hon för 100.000 kr till red AB Freja (Stig Wijkström) i Lidköping som i en ◯kande fraktmarknad i juli 1951 sålde Lydia för 35000 kr till sjökapten Gustaf Sture Andersson ,Lidingö för under bildning varande red AB Lydia i Stockholm. - Fre 23.11.51 avgick Lydia med rums-& däckslast av 100 stds pitprops från Hamnia vid Kotka destinerad till Sundsvall.Natten till sön 25.11 mötte svår NW storm med upp till 30 sekms i byarna och helt satt ur kurs rände fartyget kl 21 in i bränningarna vid Våtskär i Pellinge skärgård utanför Borgå och blev stående mellan 2 grynnor,huggande i botten och med vind och sjö rakt på BB-sidan. Någon möjlighet att få ut en livbåt gavs inte. Däckslastsurrningarna började sprängas och skeppare Bertil Österman,Blidö,styrman Rune Jansson,Blidö och 4 finska,danska och svenska ynglingar var redan vid strandningen så stelfrusna och utmattade att de inte kunde göra mer än surra fast sig sedan de skjutit upp alla nödraketer som fanns ombord. Raketerna observerades från en sjöbevakningsstation som larmade bärgningsångaren Helios i Helsingfors och sände ut en kutter och en livräddningsbåt kl 04 26.11. De 2 små fartygen kunde inte komma i närheten av Lydia som låg vattenfylld omgiven av drivande virke i bränningarna. Kl 05.30 kom Helios fram och genomförde ett lika djärvt som dramatiskt räddningsarbete. Helios gick för sakta maskin så nära havristen som 50 meter och lät 2 i bojar fastgjorda stålwirar driva ner mot Lydia, där besättningen lyckades fånga in bojarna och göra fast wirarna. Med aktern före drogs Lydia flott och bogserades rakt mot stormen i riktning mot holmen Skvätten för att få något vindskydd där. Lydia låg i marvatten flytande på lasten och de 6 nödställda hade surrat fast sig i riggen. Efter en dryg timme hade Helios lyckats släpa det tunga manöverodugliga vraket i lä av holmen och sedan kunde bogseringen fortsättas med ökad fart in i Bockhomssundet där Lydia kunde bordas och de nödställda föras över till en båt med läkare. De var alla 6 i det närmaste livlösa. Medan de fördes till sjukhus. Efter ett hårt bärgningsarbete kunde Helios natten till 27.11 bogsera Lydia de 35 sjömilen till Helsingfors där under oavbruten pumpning lasten började lossas medan dykare tätade provisoriskt. Provisoriskt hoplappad kunde Lydia ta sig hem till Sverige men hade seglat

LYDIA 30.8.44

färdigt efter 50 år. I befintligt skick såldes hon i april 1952 för endast 29000 kr till sjökapten Carl Anders Eneström, Göteborg (partrederi) som lät infordra kostnadsanbud från olika varv för att kunna sätta Lydia i stånd igen. Anbuden visade sig dock alltför kostsamma och 1954 såldes det illa medfarna vraket för upphuggning till varvsägare Sigvard Carlsson, Källö-Knippla. Den 2 cyl June Munktellmotorn på ~~1[illegible]0hkr~~ 150 hkr togs ur och sattes in i en fraktbåt från Degerhamn medan skrovet slutade som vågbrytare vid Vallda på Hallandskusten.

FLORENCE 30.8.44

BOMBSKADAD I STETTIN LIGGANDE FÖRTÖJD LÅNGSIDES SKONERTEN LYDIA

Rapport

Tors 30.8.44 efter avslutad kollastning i Hedwigshütte,Stettin,låg fartyget förtöjt långsides 3sk Lydia av Oscarshamn,som låg utanför Florence, då staden anfölls av fientliga flygplan. Florence träffades av en brandbomb som slog igenom nagelbänken om BB och fortsatte genom skarndäcket. Bomber exploderade runt om fartyget,de närmaste c:a 20 meter bort,och fartyget slungades upprepade gånger mot kajen. Då vi samma dag kl 10 gjorde klart för avgång ville inte motorn starta. Vid näramre undersökning visade det sig att pumpar och alla rörliga delar skakat loss vid bombexplosionerna. Vidare hade röret för kylvattnet, bränslet etc sprungit läck i flänsarna så att vi inte kunde använda motorn. Då det var omöjligt att få skadorna avhjälpta i Stettin träffades överenskommelse med skepparen på ms Baltic av Påskallavik om bogsering till Swinemünde för att därifrån segla till närmaste svenska hamn. Vid ankomsten till Swinemünde var farvattnet spärrat på grund av flygfällda minor. Under uppehållet sökte vi förgäves med egna medel provisoriskt laga motorn. Lör 2.9 kl 10 var farvattnet frigivet och resan fortsattes för segel med kurs mot Ystad dit vi anlände kl 14 sön 3.9.Efter besiktning konstaterades att pumpar, spridare etc måste förnyas och rekvirerades dessa omedelbart från Jönköping. Ons 6.9.på kvällen var reparationen avslutad och vi avgick kl 07 tors 7.9 med ankomst till Malmö kl 17 samma dag. Huruvida skrovet tagit skada vid bombardemanget kan jag för dagen inte yttra mig om , men då fartyget börjat läcka har troligen några laskar öppnat sig varför en drivning torde vara erfordeligt.

Malmö 9.9.44

Erik Hägg

Befh

(Närmare uppgifter om bombraiden se Lydia 30.8.44)

Magistratsbesiktning 6.9.44 i Ystad

Styrhytten: 4 fönsterrutor krossade.

Skarndäcket av ek bräckt 2½ meter förut om BB av en brandbomb.

Nagelbänken förnyas 1½ meter,en relingsstötta förnyas, en uttryckt bordläggningsplanka fastsättes.

Svinryggen förnyas 3,2 meter,brädgången av furu förnyas 4 meter inkl list.

Förstäng- & klyvarskot om BB uppbrända.Förnyas 16 famnar i 2½" Manilla.

En sprängd förtöjningstross förnyas 40 famnar 7".

Reparation utförts i rederiets egen regi under vinteruppläggningen 1944-45 varför kostnaderna blivit 1274:13.

Gösta Nilssone mekaniska verkastad i Ystad rep. motorn för 39:-

Lindbergs Glasmästeri i Limhamn lev. 4 nya styrhyttsfönster 23:80.

forts

FLORENCE 30.8.44

Anders Hägg arbetat 162 timmar à 1:55 med reparationen = 251:50

Ernst Svensson arbetat 101 timmar med drivning och annat = 126:88

Erik Hägg, befh, arbetat 62 timmar à 1:25 = 77:50

Assurans

SKN 8.8.45 ersatt rederiet med 1053:22

Data

Motorskonert på 120 brton byggd 1875, hemort Påskallavik.

Ingen historik.

SKANDIA 30.8.44

BOMBSKADAD I STETTIN UNDER BOMBER COMMAND NATTRAID,LIKSOM LYDIA M.FL.

Rapport

Tis 29.8.44 låg Skandia under lossning av trälast i Stettin. Kl 23-23.45 rådde ett hårt bombanfall ((kl 24- 00.45 tysk tid 30.8))varvid en del bomber föllo i närheten av fartyget som slog hårt i kajen och krängde våldsamt. Nästa dag observerades ovanbordsskador vilka dock inte ansågs svårare än att fartyget kunde intaga kollast. När vi kom till sjöss visade det sig emellertid att fartyget var läck varför Limhamn anlöptes där provisorisk tätning vidtogs. Fartyget fortsatte därefter resan till Göteborg där kollasten lossades mån 11.9.

A.Y.Johanneson
Befh

Paul Johanneson
Bästeman

Gösta Petterson
Lättmatros

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat på slip vid Nordvikstrands varv 15.9.44.

Bordläggningen: Ett stort antal plåt- & ekspik lösa och läck,varjämte drev & beck gått upp i ett flertal nåt varför bordläggningen måste drivas i sin helhet.Då förhydningsplåten borttogs visade sig 48 plåtar vara så skadade att de måste förnyas.Troligen skadats då fartyget slog emot kajen.Flera plankor i bordläggningen lossnat. 3 plankor om BB så hårt skadade att sprunsar måste insättas.En del plankor omspikas och hålen för spikarna cementeras.En del nya bultar insättas.

Däcket: Drevet lossnat på ett flertal ställen,hela däcket måste omdrivas. Nytt däck inlägges vid STB brädgång där splitter trasat sönder däcket. Skarndäcket förnyas 20 löpmeter.Vid ankarspelet förnyas en splitterskadad ekplanka. 11 meter av BB sönderslagna brädgång förnyas. Det på däck belägna rundhuset,som blivit alldeles sönderskakat, nedtages och ett nytt hus tillverkas och uppsättes.Pytsen till detsamma förnyas.Den sönderslagna lastporten i bordläggningen BB förnyas.

Mesamseglet: Seglet var vid bombningen upphissat på tork och spräcktes av lufttrycket. Ett nytt stykce på 3½ kvadratmeter insättes.

Inredningen: En dörr i skansen förnyas. Ny kamin i skansen.

Motorn, typ 225A: På hemresan till Sverige visat sig att motorn gått varm i lagren och att smörjoljetillförseln var dålig och backslaget inte fungerade riktigt. Då motorn isärtagits visat sig att ett vevlager och 3 ramlager skurit i och måste förnyas.4 kugghjul i smörjoljepumpen måste även förnyas, och motorn och backslaget uppriktas och justeras.Motorn reparerats av en montör från Skandiaverken för 891:92.Propelleraxeln utdragits för besiktning.

Kostnad 7311:78.

Forts

SKANDIA 30.8.44

Agnes var utlossad i Göteborg 11.9, avgick då och kom 12.9 till Nordviks-strands varv, låg på slip 14.9.- 16.11, lämnade varvet 30.11.44 efter av - slutad reparation. Det långvariga arbetet att överkänna hela botten för-senats av ihållande regn vartill varvet haft svårt att få arbete utfört p.g av inkallelser. Vid reparationsn gick det åt bl.a 7000 plåtspik och 48 st galvaniserade plåtar på 1x2 meter, samt 68 kg drev och 98 kg beck. 1448 timmars arbete à 2 kronor i timmen.

Assurans

SKN 26.2.45 till SÅAF för besiktning 260:-
SKN 28.3.45 till rederiet 6726:98

Data

Motorseglare på 156 brton byggd 1921. (Ex Venus) HuvudredareJ.O.Hermansson i Göteborg. Historik saknas.

AGATHE 30.8.44

BOMBSKADAD I STETTIN. SKEPPAREN I BREV TILL SKN:" EFTER VAD JAG KUNNAT FÖRSTÅ HAR VÄL NÄMNDEN KOMMIT TILL FÖR ATT SKYDDA OSS OCH INTE FÖR ATT BEGAGNA MINSTA KRYPHÅL FÖR ATT KOMMA IFRÅN KOSTNADERNA FÖR KRIGSSKADOR."

Rapport

MS Agathe av Skärhamn på resa Holmsund-Stettin med last av 159 stds plank & bräder anlände till Stettin tis 29.8.44 kl 19 och förtöjde på anvisad kajplats. Ons 30.8 ungefär kl 02 kom ett större antal engelska flygare under en tid av c:a 40 minuter och fällde spräng- och brandbomber över Stettin. En sprängbomb föll på kajen c:a 150 meter akter om Agathe och förorsakade följande skador: Dörren i färgskåpet akter om kabyssen trycktes in varvid dörr och karmar skadades samt panelen delvis släppte från skottet. I mässen krossades 2 större fönsterrutor och fönsterbågarna bräcktes varvid varvlarna lossrycktes.Även fönster och durk gick ur form. I kabyssen krpssades en fönsterruta och eternitskivan på diskbänken gick delvis sönder.I styrhytten krossades 2 rutor, 2 andra fönster trycktes in varvid varvlarna avbrötos och gå ej att stänga. En vid kartbordet fastskruvad lampa fick en stöt när ett av fönstren trycktes in och klockan på väggen föll i durken. En ruta krossades i gången mellan mässen och styrhytten. 2 rutor gick sönder i maskinskylightet som fick en mindre skada.I kajutan föll lampkupan i durken och krossades.På ett skeppsur spräcktes glaset. I en hytt i skansen förut på däck blev skottet delvis ramponerat. En brandbomb föll ombord på däckslasten för om stormasten och slog vid nedslaget av 2 vant samt bomstopparändan. Bomben antändes ihte. Ett 2 meter långt 2-tums rör till länspumpen i maskin bräcktes.

Halmstad 14.9.44
Sigvard Olsson
Befh

Vidimeras:
O.Augustsson Folke Augustsson
Matros
A.Karlsson

(Insänt till SKN 14.9.44 av AB Th.Schéle i Halmstad (Mäklare))

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat i Skärhamn medio sept. 44.Agathe den 14.9 gått från Halmstad till vinteruppläggning i Skärhamn och reparatioerna utförts under uppläggningstiden.

Inredningen: 2 rutor förnyas i mässen,2 i styrhytten, 1 i gången mellan mäss och styrhytt, 1 ruta i kabyssen och en i maskinskylightet En del bräder och listverk förnyas i inredningen,målning. Ny Eternitplatta till diskbänken, 6 nya träfiberplattor 8x4 fot

Riggen: Överses, 2 nya vant uppsättas med kauser & shacklar, ny bomstoppända av Manilla (Utföres av Hasses Skeppsfournering,Gtbg)

Maskin: 1 nytt 2,12 meter långt galv. rör till länspumpen fastpackas med 8 nya bultar och ny fläns.

Forts

AGATHE 30.8.44

Inventarier: Nytt skeppsur till styrhytten,nytt glas till en klocka i kajutan, ny lampkupa i kajutan.

Kostnad 2671:17

Assurans

Redaren begärt 5456:68 av SKN inklusive 1938:- för oljeförbrukning under hemresan eftersom fartyget varit tvingat gå för motor med sin ramponerade rigg, samt inklusive hyror 629:16 för befh Sigvard Olsson och matros Folke Augustsson under 28 dagar och 182:- i kostutgifter för dessa två i 28 dagaar vid övervakning och hjälp under reparationen.
SKN vägrat ersätta oljeförbrukningen, hyrorna och kosthållet.
Efter protester från redaren medgav SKN en reducerad ersättning för hyror och kost men vidhöll att inte ersätta oljan. SKN 23.2.46 utbetalat 2396:26 allt som allt. Här följer brevväxlingen:

Sigvard Olsson,Norrköping,16.7.45 till SKN

Jag har emottagit SKN:s skrivelse av 3 ds vid min framkomst till Norrköping ävensom kvitton å kr 1954:26 vilket belopp Nämnden anser sig ersättningsskyldiga för. Jag tillåter mig emelertid framhålla att jag anser mig berättigad till ersättning även för oljan,hyror och kosthåll under tiden. Vad först oljan beträffar så ha vi som bekant surt förvärvat oss densamma och sparat på den undan för undan för att kunna fortsätta med kustlaster och skulle vi ej alls lägga upp för säsongen som ni framhåller. Jag fick lägga upp i Skärhamn den 15.9 förra året på grund av att jag måste reparera bombskadorna och fick gå med maskinen hela vägen hem ,enär vi i annat fall seglat som Staten själv uppmanat oss till. Genom att jag nu ej får betalt för mina verkliga kostnader skall jag drabbas av ännu större förluster .Som Nämnden nog själv förstår så har det varit stora utgifter och att sedan behöva ligga så lång tid utan att få någon frakt. Oljan har jag ju fått betala och har hjälpt till med reparationsarbetet. Jag kunde ju bara ha låtit andra fått gjort alltihop - så hade det blivit ännu dyrare. Vi ha bara tagit våra vanliga hyror och arbetat hela tiden med fartyget. Sedan vill jag även framhålla att jag fkera gånger under uppehållen i Tyskland erhållit smärre skador av bombsplitter,men tyckte jag skadorna inte var värre än att vi själva kunde klara dem. Vi har hela kriget betalat våra krigsriskpremier och inte tagit ut ett öre. Jag hoppas SKN ej skall uppträda sämre än vad de civila sjöförsäkringsbolagen gör. Jag har i alla år varit försäkrad i Fylgia och då det varit haverier ha de ersatt dom. Jag får därför vördsamt bedja Nämnden om att taga upp saken under förnyad prövning,då jag aldrig kan tänka mig att jag själv skall behöva betala den största delen av haveriet,trots att jag själv har betalat mina försäkringspremier.
Jag sänder tillbaka kvittona och beder Eder sända pengar under adress AB

AGATHE 30.8.44

Knut Sjögren i Västervik,vilken firma sköter mina befraktningar och vet var jag är med fartyget.

Högaktningsfullt
Sigvard Olsson

SKN beslutat höja ersättningen

Efter detta brev beslutade SKN höja ersättningen till 2366:26. SKN medgivit ersättning för kost och hyror under 15 dagar med sammanlagt 412:- samt medgivit kostersättning med 2 kronor per dag för matros Augustsson och 3 kronor per dag för befälhavaren. "Beträffande Edra ersättningsanspråk för oljeförbrukning vilja vi meddela att bärande skäl ,som kunna motivera ersättning från Statens Krigsförsäkringsnämnd,ej framkommit." (Meddelat i brev 31.7.45)

Sigvard Olsson,Skärhamn 15.2.46 till SKN.

.... Att uret och lampkupan ej var över fem år,det kan jag under edlig förpliktelse intyga, och för att jag inte har räkningen kvar i fem år - - att jag därför skall bestraffas med att inte få ett öre tycker jag är hårt.Det skall möjligen vara i Statens verk som verifikationerna kan gömmas under så många år,men det är ju ochså skillnad på huru många personer som sköter det arbetet mot att jag ensam skall ha hand om allt,vilket inte är så litet på ett fartyg. Vidare gör jag ytterligare en hemställan att Nämnden ville ersätta mig för oljan. Jag tycker att för jag nu är en fattig skeppare så skall jag väl kunna få min rätt .Stor-rederierna,de har nog alltid sett till att de fått sina kostnader då det hänt något,men är ju SKN till för alla som betalat sina premier.Jag hoppas därför att Nämnden ville taga mina små och rimliga anspråk under förnyad prövning då jag väl behöver pengarna. Efter vad jag kunnat förstå har väl Nämnden kommit till för att skydda oss och inte begagna minsta kryphål för att komma ifrån kostnaderna för krigsskador.

Högaktningsfullt
Sigvard Olsson

SKN:s svar till Sigvard Olsson 19.2.46

Nämnden har ex gratia medgivit ersättning med 30 kronor för skeppsuret och lampkupan.Den av oss tidigare erbjudna sammanlagda ersättningen kr 2366:26 skall alltså ökas med kr 30:- varefter Edert tillgodohavande blir kr 2396:26

Med Utmärkt högaktning
Statens Krigsförsäkringsnämnd

(Olsson bekräftat checken, Skärhamn 2.3.46)

Data

3-mastad motorskonert på 316 brton byggd 1918 (Ex Merina (-34),Agathe(-32)) Tillhörig skeppare Sigvard Olsson i Skärhamn. Ingen historik.